За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

ВРЕМЯ ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ

В 1963 год — пятый год семилетки — советская страна вступила в обстановке небывалого подъема всего народного хозяйства. Чувство законной гордости вызывают завоеванные нашим народом величественные успехи в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве. За четыре года семилетки трудом народа, волей Коммунистической партии введено в строй более 3700 новых крупных государственных промышленных предприятий! Созданные в промышленности новые производственные мощности превышают мощности, которые наша страна получила за все годы довоенных пятилеток.

Опыт показывает, что создание совнархозов и производственных колхозно-совхозных управлений в сельском хозяйстве дает положительные результаты. Однако программа коммунистического строительства, намеченная историческим XXII съездом КПСС, над выполнением которой трудится весь советский народ, требует дальнейшего улучшения партийного руководства промышленностью, строительством, сельским хозяйством. Этому и был посвящен проходивший в ноябре 1962 года Пленум Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза. Пленум обсудил доклад Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР товарища Н. С. Хрущева «Развитие экономики СССР и партийное руководство народным хозяйством». Пленум Центрального Комитета полностью поддержал разработанные Президиумом ЦК предложения и единодушно пришел к выводу о необходимости перейти к производственному принципу построения руководящих органов партии снизу доверху.

В целях ускорения научно-технического прогресса и для наиболее полного использования преимуществ советской экономики Пленум признал необходимым перестроить руководство научно-исследовательскими и конструкторскими организациями, покончить с разобщенностью в их работе.

Будут укрупнены советы народного хозяйства, четко разграничены функции центральных планирующих органов страны.

Пленум обратил внимание всех организаций, в том числе и общественных, на необходимость дальнейшего развития демократических принципов участия трудящихся в управлении производством, на возросшее значение партийного, государственного и общественного контроля.

Наша партия и ее Центральный Комитет очистили ленинскую идею контроля от бюрократических извращений, связанных с культом личности Сталина. Организуется единый партийно-государственный контроль, опирающийся на широкие массы трудящихся. Такой контроль явится мощным оружием партии в мобилизации всех сил и резервов народного хозяйства, в борьбе с очковтирателями, взяточниками, бюрократами, волокитчиками, бракоделами.

Решения Пленума ЦК КПСС и состоявшейся в декабре второй сессии Верховного Совета СССР, работа которых была проникнута ленинским творческим духом, вызвали горячее всенародное одобрение и поддержку. Они открывают величественную перспективу нашего движения по пути коммунистического строительства, зовут к новым успехам в труде.

Решения Пленума и Сессии встречены с огромным интересом и единодушным одобрением в рядах патриотического оборонного Общества. Они изучаются преподавательским составом и членами автомотоклубов, слушателями курсов и школ водителей, спортсменами-автомобилистами и мотоциклистами. И каждый член ДОСААФ думает о том, как лично ответить на принятое Пленумом Центрального Комитета партии постановление по перестройке руководства народным хозяйством, как улучшить свою работу во славу Родины, для укрепления ее экономической и оборонной мощи.

Всенародный политический и трудовой подъем, вызванный решениями Пленума ЦК КПСС, обязывает и организации ДОСААФ трудиться по-новому, с огоньком, настойчиво совершенствуя руководство всей учебной и спортивной работой. Ставку надо делать на общественность, на мастерство наших кадров. Роль кадров со всей силой подчеркнул на ноябрьском Пленуме Центрального Комитета КПСС Никита Сергеевич Хрущев: «...Надо твердо помнить, что самая совершенная структура партийных органов, а также органов управления промышленностью и сельским хозяйством не даст желаемых результатов, если мы не поставим у руководства производством энергичных, талантливых организаторов, хорошо знающих соответственно промышленное или сельскохозяйственное производство, готовых с революционной страстностью бороться за дело партии. А такие кадры у нас имеются».

И в нашей оборонной работе необходимо постоянно заботиться о воспитании знающих свое дело преподавателей школ и курсов водителей, общественных инструкторов, судей, тренеров автомотоклубов, руководителей и членов секций автомобильного и мотоциклетного спорта. Надо так воспитывать штатных и общественных работников, чтобы они ясно видели всю важность доверенного им дела для обороны Советской Отчизны и с полным сознанием гражданского долга выполняли возложенные на них задачи.

Партия поднимает на щит славы маяки промышленности и сельского хозяйства, призывает перенимать их опыт. В этом — верный путь общего подъема всего народного хозяйства страны. И точно так же верным путем подъема работы всех автомотоклубов, школ, курсов, секций автомотоспорта является глубокое обобщение и распространение опыта передовиков. Пока еще такая работа ведется недостаточно. Ведь это же факт, что иной раз в двух соседних областях при одинаковых условиях, одинаковой материальной базе автомотоклубы работают по-разному. В чем тут дело? Прежде всего в кадрах, в их отношении к делу, в инициативе одних и инертности других руководителей учебно-спортивных организаций.

Каждое слово доклада товарища Н. С. Хрущева, каждое слово постановления Пленума зовет нас к повышению творческой активности. Необходимо более решительно совершенствовать руководство всей политико-воспитательной и учебно-спортивной работой, смелее опираться на общественность, улучшать качество подготовки технических специалистов, которым Родина сможет доверить и руль автомобиля, и трактора, и управление танком.

Нельзя также терпеть равнодушие к хозяйственному расчету в клубах, к самоокупаемости автомотоспорта. Тот, кто проявляет щедрость за счет государства, не бережет народную копейку, тот не понимает требований времени. Надо учиться рачительности во всем, до минимума свести накладные расходы во всех звеньях нашего Общества. И в социалистическом соревновании, наряду с борьбой за новые достижения в учебе и спорте, всегда должен быть пункт о высоких экономических показателях, о действительно хозяйственном расчете, о полной окупаемости спортивных мероприятий.

Это и будет партийный, государственный вывод из постановления ноябрьского Пленума ЦК КПСС.

Советский народ, воодушевленный решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС, с еще большей энергией вступил на вахту пятого года семилетки и наращивает трудовые успехи. Свое место в общем строю должны занять организации патриотического Общества — автомотоклубы, школы, курсы, готовящие кадры водителей для промышленности, строительства, сельского хозяйства и обороны страны.

Все силы на выполнение задач, поставленных Коммунистической партией!

Десять любовно выкрашенных картов — гордость самодеятельного автомотоклуба ДОСААФ города Пярну. История этих машин, как и история самого клуба, коротка, но во многом поучительна. Возник он в 1961 году «на голом берегу», как выражаются здешние активисты. С большим трудом удалось наладить кроссовый М-72 и три машины класса 125 см³ собственной сборки. Готовили мотоциклистов-любителей, спортсменов 3-го разряда, проводили соревнования на первенство города. Но многое ли сделаешь с таким парком?

Сейчас уже трудно установить, у кого родилась идея построить карты. Но эта мысль объединила всех. Начали изучать литературу, съездили к рижанам и познакомились с самыми удачными конструкциями. Закипела работа. Строить машины решили не в одном месте, а на разных предприятиях. На лесокомбинате эту работу возглавил технорук цеха Владимир Григорьев, на рыбоконсервном комбинате — токарь Велло Куниигас, в автобусном парке — шофер Хельдур Коськоя. Шофер автобазы Юри Иильд и моторист спасательной станции Антс Ларетей освоили специальность сварщика. Клуб помогал, чем мог, из своих средств.

ДЕЛО, УВЛЕКШЕЕ ВСЕХ

Дело, увлекшее всех, быстро двигалось вперед. Активисты торопились: хотелось обязательно сделать свой скромный подарок V Всесоюзному съезду ДОСААФ. Машины были почти готовы, но... не было резины. Тогда председатель правления клуба Вальтер Вийк и его друзья обратились за помощью к печати и добились присылки 30 скатов и 2 моторов. В дни съезда первые два карта появились на улицах Пярну и выехали на первую тренировку. А потом из ворот предприятий выходили одна за другой новые машины. Сейчас их уже десять, все они разные, но каждая новая более удачна, чем предыдущая.

...Обращение совета Витебского автомотоклуба помогло пярнусцам наметить пути расширения спортивной работы и правильно использовать свою новую технику. Вскоре после опубликования этого обращения на улицах города появились афиши: «Пярнуский АМК ДОСААФ проводит скоростные соревнования на микроавтомобилях формулы «К» в классах машин 125 и 175 см³, отдельно для мужчин и женщин. После соревнований — пробные заезды для зрителей».

Тем временем активисты клуба своими руками готовили дорожку для соревнований на стадионе в рабочем поселке Синди. Изрядно пришлось поволноваться устроителям: справятся ли они с оборудованием трассы, не слишком ли «громки» афиши, поедут ли зрители за 12 километров в Синди?

Опасения оказались напрасными. Около тысячи зрителей присутствовало на этих необычных соревнованиях, и на маленьком стадионе было очень тесно. В классе машин 175 см³ победил Владимир Григорьев, в классе 125 см³ — Велло Куниигас. У женщин первой была продавщица Эльфрида Ниголь. А «пробные заезды для зрителей» оказались прекрасной формой пропаганды: многие шоферы и владельцы машин, проехав круг-другой на картах, тут же заявляли о своем желании вступить в клуб.

Окрыленные успехом, спортсмены стали готовиться к новым соревнованиям, построили дорожку в поселке Вяндра. На этот раз на соревнования прибыло свыше полутора тысяч зрителей.

Как первые, так и вторые соревнования были проведены на основе полной самоокупаемости. Больше того, клуб выручил около 500 рублей и эти деньги использует на расширение спортивной работы.

Две дорожки на загородных стадионах, построенные методом народной стройки, хорошо приспособленный для тренировок треугольник дорог на городской окраине Вану Пярну — это начало той работы по созданию собственных спортивных баз, о которой говорится в обращении витебских спортсменов.

Сейчас уже несколько десятков человек вовлечено в новое дело. Такой приток людей помог обеспечить выполнение обязательств, взятых клубом в ответ на призыв витебских спортсменов об усилении самодеятельных основ работы клубов. Самодеятельные секции Пярнуского автомотоклуба существуют теперь не только на предприятиях города, но и в колхозе «Нийду», а также в рыболовецкой артели «Партизан», расположенной на острове Кихну в 35 километрах от Пярну. Правление клуба решило хранить машины на территории тех секций, где они были построены. Это повышает ответственность секции за содержание парка, стимулирует его расширение, помогает вовлекать в оборонно-спортивную работу новых людей на этих предприятиях. И вряд ли преувеличивают активисты клуба, когда утверждают, что при наличии резины и моторов в Пярну можно довести парк картов до 50—60 единиц.

Но энтузиасты из Пярну недовольны многим. Вот что говорит председатель правления клуба Вальтер Вийк:

— Разве это спорт, когда соревнуются только со своими одноклубниками? Республиканский комитет ДОСААФ проводит мало соревнований по картингу, не организует их и Центральный совет общества «Калев», а руководители республиканского автомотоклуба упорно не замечают, что в организациях ДОСААФ появились свои карты. Учет работы и выполнения обязательств ведется по количеству разрядников. У нас подготовлено немало людей, но присвоить им разряд нельзя, потому что до сих пор нет единой классификации для спортсменов-картингистов.

Мы были свидетелями того, как пярнуские спортсмены «пробивались» на проходившие в городе Тарту соревнования на кубок Центрального совета общества «Калев». Никто пярнусцев не пригласил. Тогда они сами сообщили по телефону о своем желании выступить. Их предусмотрительно уведомили, что жильем и питанием не обеспечат и неизвестно, выпустят ли на старт. И все-таки ребята из Пярну поехали в Тарту с восемью машинами. Скажем прямо: лавров они не привезли, ибо моторы на их машинах оказались слабее, чем форсированные двигатели картов штатных клубов, и еще, наверное, потому, что отсутствовал опыт соревнований. Но и последними они не были — Владимир Григорьев занял даже третье место (вне конкурса).

После поездки в Тарту у пярнуских спортсменов прибавилось уверенности, появились новые планы: провести открытое первенство города, пригласив на него спортсменов из «Калева» и латышей, изучить опыт витебских спортсменов.

Судя по всему, пярнуские досаафовцы сумеют осуществить эти планы.

А. БОРИСОВ,
наш спец. корр.

г. Пярну Эстонской ССР.

МНОЖИТЬ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИХ МАСТЕРСТВО!

Соревнуясь за новый подъем спортивной работы, больших успехов добились мотоциклисты спортивных клубов Советской Армии. В первенствах страны по мотоспорту в минувшем году армейские гонщики завоевали 12 золотых, 11 серебряных и 6 бронзовых медалей.

На снимке: чемпионы СССР по мотокроссу сержант З. Калькис (слева) и старший лейтенант Н. Соколов после вручения наград.

Фото А. Дибровного



Одессе нужен МОТОТРЕК

Не много найдешь городов, где мотоспорт так популярен, как в Одессе. Здесь начинал свой спортивный путь замечательный русский летчик Сергей Уточкин. Еще сейчас живы старожилы, которые помнят его выступления в мотогонках на одесском ипподроме.

С тех пор прошло почти пятьдесят лет. Как и прежде, соревнования мотоциклистов в городе вызывают огромный интерес, собирают массу зрителей.

Однако в последнее время мы все больше ощущаем, что размах мотоспорта в Одессе тормозится отсутствием мототрека. Ипподром не может вместить и десятой части всех желающих попасть на соревнования, и, кроме того, он редко предоставляется мотоспортсменам.

Где же искать выход? Его давно предлагает спортивная общественность города: испытанным методом народной стройки построить в Одессе гаревую дорожку. Сделать это можно при самых минимальных вложениях, которые с лихвой окупятся через месяц-два.

Среди членов областной мотосекции и коллегии судей, среди спортсменов и общественных тренеров есть проектировщики, архитекторы, строители. Они берутся на общественных началах разработать проект гаревого трека. Любители мотоспорта — члены самодеятельных автомотоклубов и секций на предприятиях и в учебных заведениях — готовы принять самое активное участие в строительстве гаревой дорожки. Комсомольские и профсоюзные организации заводов, вузов и техникумов поддерживают полезную инициативу. Решающее слово в этом деле должен сказать областной комитет ДОСААФ, возглавляющий мотоспорт в области. Спортивная общественность в течение нескольких лет настойчиво добивается от руководителей областного комитета решения этого насущного вопроса развития мотоспорта, но безуспешно.

Кстати, место для постройки дорожки долго искать не надо. Стадион завода имени Январского восстания без особых усилий можно приспособить для соревнований гаревиков. Надо только на несколько метров отнести одну из стен районного парка. Такая реконструкция, требующая незначительных затрат, превратит этот малопосещаемый парк в спортивный центр Одессы. Здесь можно было бы создать и молодежную школу спортсменов-мотоциклистов, которых много на заводе.

Гаревые гонки за последнее время завоевали огромную популярность благодаря своей динамичности, простоте организации. В тех городах, где построены мототреки, — Уфе, Львове, Салавате и других — соревнования посещают десятки тысяч зрителей. Сборы от продажи билетов не только целиком окупают организацию состязаний и содержание треков, но и дают большие доходы, которые позволяют развивать мотоспорт, приобретать мотоциклетную технику.

Создание мототрека в Одессе — городе, где можно почти круглогодично проводить соревнования на гаревой дорожке, двинуло бы вперед развитие мотоспорта, способствовало бы достижению новых спортивных успехов и выполнению обязательств, принятых автомотоклубами в ответ на обращение витебских спортсменов.

Сейчас в руководство Одесского обкома ДОСААФ избраны новые люди, и спортивная общественность города ждет, что с их помощью в Одессе будет наконец создана гаргвая дорожка.

Н. КАЧАНОВ,
судья всесоюзной категории, член президиума Всесоюзной коллегии судей.
г. Одесса.

Комментарий «За рулем»

Только ли Одессе?

Вопрос, поднятый судьей всесоюзной категории Н. Качановым, имеет далеко не местное значение. Не в одной Одессе — во многих других городах нашей страны от создания гаревых дорожек зависит судьба мотоспорта, его массовость.

Все представляют, какую важную роль играет спорт мужественных и сильных в воспитании молодежи, в подготовке ее к коммунистическому труду и обороне Родины. Но не все понимают, что большие затраты на организацию соревнований и спортивную технику должны покрываться не из государственного кармана, а за счет хозрасчетной деятельности клубов и других спортивных организаций.

Как сделать, чтобы мотоспорт не стоил так дорого! Ответ на этот вопрос подсказала спортивная общественность Уфы, Львова, Салавата. Она соорудила мотоциклетные гаревые дорожки и перенесла мотоспорт на стадионы. ПЛАТНЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ, ПОСЕЩАЕМЫЕ ДЕСЯТКАМИ ТЫСЯЧ ЗРИТЕЛЕЙ, — ВОТ ТОТ ИСТОЧНИК, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ОКУПИТЬ ЗАТРАТЫ НА МОТОСПОРТ И ДВИГАТЬ ЕГО ВПЕРЕД.

Журнал «За рулем» уже писал о замечательных делах энтузиастов мотоспорта в Башкирии и Львове. В свое время им пришлось немало потрудиться, чтобы создать спортивные сооружения, привить вкус к новому виду соревнований. Зато теперь перед ними не стоит проблема: где взять средства для проведения спортивных встреч, где изыскать деньги на приобретение новых мотоциклов!

Гонки по гаревой и ледяной дорожке — зрелище настолько захватывающее и эмоциональное, что оно агитирует само за себя и, как правило, обеспечивает полный сбор зрителей.

Сегодня вопрос стоит так: В КАЖДОМ ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ, В КАЖДОМ КРУПНОМ ГОРОДЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПОСТРОЕНЫ ГАРЕВЫЕ ДОРОЖКИ.

Самый легкий и простой путь — приспособить для этих целей легкоатлетическую дорожку на стадионе (как правило, в больших городах их несколько). Так сделали львовчане. Переделка не потребовала больших затрат и позволила в короткий срок оборудовать «гарь» собственными силами. На львовском стадионе Спортивного клуба армии хорошо «уживаются» мотоспорт, футбол и даже легкая атлетика, так как в течение нескольких часов гаревая дорожка может быть превращена в легкоатлетическую.

Другой путь — строительство мототреков методом народной стройки. Опыт салаватцев, соорудивших за 15 дней простейший мототрек с деревянными трибунами, свидетельствует о том, чего можно достичь, когда за дело берутся дружно, с любовью.

Кто должен заботиться о том, чтобы гонки по гаревой дорожке стали проводиться повсюду! Республиканские федерации и областные секции. От их инициативы и настойчивости во многом будет зависеть успех. В своих начинаниях они должны опираться на действенную помощь и поддержку комсомола, профсоюзов, но прежде всего комитетов ДОСААФ. Однако, как свидетельствует письмо тов. Качанова, некоторые обкомы отмахиваются от этой важнейшей работы.

Серьезное беспокойство вызывает и другое. В ряде мест, где в свое время были созданы гаревые дорожки, они запустели и не используются по назначению. Речь прежде всего идет о Майкопе. Здесь имеются условия для круглогодичных тренировок и соревнований. Но, видно, руководители мотоспорта в Краснодарском крае не чувствуют ответственности за дело, которое им поручено. А разве тот факт, что в Ленинграде несколько лет не могут достроить гаревую дорожку, не говорит о том же!

Сейчас, когда по почину витебских спортсменов развернулось соревнование за новый подъем спортивной работы в стране, строительство гаревых дорожек должно стать первоочередной задачей.

Уфа, где воспитано много мотоспортсменов, — не случайное «месторождение» талантов. Они есть повсюду, и в этом нетрудно будет убедиться, когда появятся десятки новых гаревых дорожек. А для того чтобы это произошло скорее, Федерация мотоспорта СССР, республиканские федерации, комитеты Общества должны от слов о пользе гаревых гонок перейти к конкретным делам. Нужно наметить ряд городов, где к новому сезону должны быть открыты гаревые дорожки, определить сроки ввода их в строй, помочь активистам на местах. Все эти меры необходимы, ибо от реализации их во многом зависит судьба нашего мотоспорта.

МНОЖИТЬ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИХ МАСТЕРСТВО!

Хозрасчет в действии

ПУТЬ БОЛЬШИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Хозрасчетная автошкола при Московском областном комитете ДОСААФ была создана в 1957 году как опытная учебная организация, предназначенная для оказания учебно-методической помощи комитетам Общества на договорных началах.

Опыт, надо сказать, вполне удался. За пять лет коллектив школы проделал значительную работу. Это видно хотя бы из таких показателей. В 1957 году, когда мы делали только первые шаги, в автошколе были зарегистрированы 61 курсы, теперь их около 150. Соответственно возросло и количество подготовленных шоферов в первичных организациях ДОСААФ области. В 1962 году права водителей III класса получило в два раза больше человек, чем в 1958 году.

И все это без затраты государственных средств — на принципах самоокупаемости, хозрасчета.

Практика работы нашей да, по-видимому, и других областных школ показывает, что они играют важную роль в организации хозрасчетной подготовки водителей для народного хозяйства. А хозрасчет — это тот путь, по которому мы должны двигаться дальше, борясь за самоокупаемость.

В чем заключается наша конкретная помощь первичным организациям и районным комитетам ДОСААФ?

Прежде всего, это вопросы учебно-методического характера. В школе разрабатывается, а затем рассылается в первичные организации Общества типовая учебная документация для курсов шоферов. Наши специалисты, бывая на местах, принимают участие в подборе инструкторов, преподавателей, проводят с ними инструктажи, консультации, открытые уроки.

Наиболее полную методическую помощь преподаватели курсов получают непосредственно в школе. Здесь проводятся учебно-методические сборы преподавателей по теории, правилам движения, инструкторов по вождению автомобиля. В 1962 году у нас было проведено три таких сбора по специально разработанной программе. Перед участниками сборов выступали видные специалисты автотранспорта — ученые, инженеры московских автозаводов.

На сборах, семинарских занятиях преподаватели курсов приобретают конкретные методические навыки: как вести тот или иной урок, по теории, правилам движения, разборочно-сборочным, слесарным работам; как должна быть организована политико-воспитательная работа в учебной группе и т. д.

Большое внимание мы уделяем не только переподготовке, но и подготовке новых кадров преподавательского состава для курсов первичных организаций. Такая подготовка проводится по распоряжению Московского областного комитета ДОСААФ согласно заявкам от районных и городских комитетов непосредственно в школе с отрывом от производства.

Школа подготовила около 600 преподавателей теории и инструкторов практической езды. Только в 1962 году получили право на преподавание 170 человек. Таким образом, первичные организации ДОСААФ полностью освободились от всякого рода нечестных людей, выступавших кое-где в роли «педагогов».

Многие преподаватели, окончив школу, по нескольку лет подряд бессменно работают на курсах в первичных организациях Общества. Это Е. Пушин, А. Ковалев, В. Еремеев, И. Сулимов, В. Фомин, И. Жабин и многие другие. Ими подготовлены сотни водителей, успешно работающих в колхозах, совхозах и на предприятиях области. Преподаватели курсов активно, на общественных началах проводят техническую пропаганду среди молодежи, входят в состав квалификационных комиссий ГАИ.

Важное место в работе школы занимает борьба за повышение качества обучения шоферов. Было время, когда к водителям, окончившим курсы ДОСААФ, относились с предубеждением, кое-где им просто не доверяли руль автомобиля. И возразить было трудно: действительно, на некоторых курсах выпускались водители, не имевшие достаточно прочной теоретической и практической подготовки.

Положение резко изменилось к лучшему, когда коллектив школы стал осуществлять постоянный контроль за учебным процессом, оказывать методическую помощь преподавателям, повысил требовательность к инструкторскому составу и курсантам.

Немаловажную роль играет и улучшившееся положение с материальной базой. Нельзя сказать, что мы начинали на голом месте, но недостаток автомобилей, агрегатов, механизмов являлся серьезным тормозом в работе. Так, в 1957 году в первичных организациях ДОСААФ Загорского скобяного завода, Монинского камвольного комбината, Подольского механического завода им. Калинина, кроме некоторых разрезных агрегатов (двигатель, коробка перемены передач), в учебных классах ничего не было. Теперь там имеется не только полный перечень оборудования, но и сделано много усовершенствований: действующие тормозные системы, электрифицированные щиты дорожно-сигнальных знаков и многое другое.

В истекшем учебном году школа бесплатно, за счет своих накоплений, выделила Шатурскому, Павлово-Посадскому, Дубнинскому, Загорскому, Балашихинскому городским организациям ДОСААФ полное оборудование учебных классов.

Фактическая помощь школы первичным организациям начинается с обеспечения всеми необходимыми учебно-наглядными пособиями, разрезными агрегатами, деталями.

Наконец, следует сказать о порядке контроля за деятельностью курсов. Все организуемые при первичных организациях платные курсы по подготовке шоферов обязательно регистрируются в автошколе и местной госавтоинспекции. Регистрация производится только после полного оснащения учебных классов типовым перечнем оборудования и при наличии оборудованных двойным управлением автомобилей.

Для регистрации курсов председатель первичной организации ДОСААФ представляет в автошколу заявление в двух экземплярах; одно из них школа отсылает в госавтоинспекцию с приложением списка группы. После регистрации курсов и заключения договора первичная организация ДОСААФ получает в автошколе всю необходимую учебную документацию бесплатно.

Контроль за учебной деятельностью курсов в первичных организациях проводится группой инженеров-инструкторов (методистов) школы в течение всего учебного процесса. С этой целью за каждым инженером-инструктором закреплено определенное количество учебных точек.

Закрепленные преподаватели несут полную ответственность за подготовку шоферов в данных учебных группах, работают в составе экзаменационных комиссий. Они же осуществляют контроль за сохранением и сбережением учебной техники, агрегатов, механизмов.

За последнее время в контроле за качеством учебной работы на курсах все больше участвуют широкие слои общественности — инженерно-технические работники предприятий, офицеры запаса, лучшие шоферы автохозяйств, сотрудники госавтоинспекции.

Недостатки, выявленные при проверке работы хозрасчетных курсов, обсуждаются на заседаниях комитетов ДОСААФ, которые и принимают меры для улучшения учебного процесса.

Немаловажное значение имеет борьба за режим экономии денежных средств, правильное, разумное их расходование.

Средства школы слагаются из поступлений от организаций ДОСААФ за учебно-методические услуги, связанные с подготовкой шоферских кадров, а также от проведения платных мероприятий.

Контроль за финансовой деятельностью курсов в первичных организациях проводится бухгалтерией автошколы, ревизионными комиссиями комитетов ДОСААФ с привлечением общественности. Осуществляется он регулярно, в течение всего учебного процесса. Недавно, например, школой проверен ряд первичных организаций, в частности Дмитровский самодеятельный спортивно-технический клуб, курсы шоферов при Орехово-Зуевском хлопчатобумажном комбинате. Своевременная проверка предупреждает нарушения финансовой дисциплины.

Более чем пятилетний опыт нашей работы показывает, что хозрасчетная школа не только окупает себя, но и может иметь накопления средств для дальнейшего расширения материально-технической базы, улучшения качества обучения шоферов, более широкого размаха технической пропаганды.

А. МАЙОРОВ,
начальник Московской областной автошколы ДОСААФ.



РАЧИТЕЛЬНЫЕ ХОЗЯЕВА

Больше половины водителей 2-й автобазы Управления благоустройства Москвы добились звания ударника коммунистического труда. И звание это они носят с честью. По лучшим мастерам равняются и другие. Можно было бы перечислить десятки имен тех, кто добросовестно выполняет и перевыполняет производственный план.

Для подавляющего большинства водителей база стала родным домом. Здесь нет равнодушного отсиживания «от сих и до сих». Такие товарищи, как Гришин, Усанов, Лукьянов, Андреев, Верхов, Янушин, Лепнов, Морозов и многие, многие другие, — настоящие рачительные хозяева, которым до всего есть дело, которые близко к сердцу принимают все, что касается их автобазы.

Вот некоторые примеры. Всего за девять месяцев прошлого года здесь была сэкономлена 31 тысяча литров бензина, а также большое количество смазочных материалов.

А сколько больших, полезных начинаний провела общественность автобазы! Здесь активно действует комиссия общественных инспекторов. Она регулярно производит осмотр и проверку состояния автомашин перед выходом на линию.

Наиболее трудные периоды в деятельности автобазы, связанные со спецификой ее работы, приходятся на межсезонье. В это время нужно переоборудовать машины, менять зимнее оборудование на летнее и наоборот. Нередки также вынужденные простои, вызванные неожиданными переменами погоды. Но теперь коллектив базы часть техники использует с двойным комплектом оборудования — летним и зимним, что практически сводит на нет обычно длительный и трудоемкий процесс демонтажа и монтажа сезонного оборудования.

Уже нынешней зимой после первого снегопада на многих улицах и площадях столицы появились снегоочистительные машины. Коллектив 2-й автобазы неплохо подготовился к зиме. Обычные поливо-моечные машины здесь переделывают в снегоуборочные... в течение одного часа. Такое комбинированное использование зимнего и летнего оборудования полностью себя оправдало.

Немало сделали работники автобазы и для борьбы с шумом. Всем известно, с каким грохотом и скрежетом убирали снег автомашины с железными лемехами. Теперь металл уступает место резине, которая оказалась очень удачным заменителем. Та же самая работа проводится не менее тщательно, но зато москвичи избавлены от шума.

Доброго слова заслуживает и борьба коллектива с нарушениями правил уличного движения. Общественные инспекторы автобазы помогают на улицах города работникам ОРУДа. А на самой автобазе нарушение правил давно уже стало восприниматься как ЧП.

Во всем этом заслуга замечательных тружеников коллектива, таких, как шофер первого класса, депутат райсовета П. Шершнев, победитель соревнования за безопасность движения Л. Лукьянов, опытнейший механик И. Мутовкин и многие другие их товарищи, прекрасные, добросовестные работники, трудолюбивые и умные хозяева своей автобазы.

С. ШЕНКМАН.

Фото В. Бровко



● 1. Дорожные знаки размещены на стене здания. Здесь всегда многолюдно.

● 2. Председатель комиссии общественных инспекторов старейший производственник автобазы И. Мутовкин проверяет техническое состояние автомашины после ремонта.

● 3. Общественный автоинспектор С. Бехлеянц в момент дежурства на линии.

● 4. Руководитель бригады коммунистического труда шофер I класса П. Шершнев — член технической комиссии общественных инспекторов, один из победителей в соревновании за безопасность уличного движения г. Москвы.

● 5. Старейший работник автобазы В. Рогаткин производит осмотр машины перед выездом на линию.











По велению сердца

В Институте истории Академии наук СССР в отделе рукописных фондов хранится вместе с другими документами Великой Отечественной войны небольшая, пожелтевшая от времени листовка.

«Прочти и передай другому», — написано сверху, и кажется, что на этом кусочке бумаги еще не изгладились следы жестких солдатских пальцев. Двадцать лет назад листовка переходила из рук в руки в осажденном фашистскими полчищами Ленинграде. Она рассказывала защитникам города о комсомольце Стасюке, их боевом товарище.

Чем же отличился Стасюк, чем прославился? Он не был знаменитым снайпером или истребителем танков, не полз с гранатой к вражескому доту, не поднимал цепи бойцов в дерзкую атаку... Вышло так, что у этого скромного парня с Житомирщины в военную страду осталась его прежняя, «гражданская» профессия: как и до войны, он был шофером, водителем грузовика. Однако то, что он сделал для победы Родины, по праву назвали подвигом.

Я перечитываю листовку о ленинградском фронтовом шофере, и перед глазами вновь встает скованная льдом, запорошенная снегом зимняя Ладога. Через неширокий залив в южной части великого русского озера, именуемый Шлиссельбургской губой, пролегла легендарная ныне «Дорога жизни»...

От станции Кабона на восточном берегу до Осиновца на западном по прямой каких-нибудь три десятка километров. Но существовала ли во всем мире другая автотрасса, которая имела тогда такое значение, как эта!

Сколько гитлеровских дальнобойных батарей исступленно вели огонь по этим тридцати километрам озерного льда! Сколько фашистских эскадрилий изо дня в день бомбили единственный путь, связывавший блокадный город с тылом, со всей страной. Ледовая трасса действовала несмотря ни на что. И среди шоферов «Дороги жизни» был рядовой Стасюк.

Как знать, не в кабину ли его грузовика посадил и меня студеной ночью дежурный по КПП на восточном берегу? Помню морозный туман над озером и мутную луну. Где-то у Шлиссельбурга ухали орудия. А на трассе выдался затишный час, и машины со снарядами, с топливом, с хлебом прорывались к Ленинграду сплошным потоком.

Всю дорогу водитель был предельно сосредоточен и насторожен. По тому, как он сидел, как держал «баранку», чувствовалось, что человек каждую секунду готов ко всему. Пока мы ехали по льду, он не проронил ни слова. Лишь затормозив у будки западного, «ленинградского» КПП, сдвинул к затылку шапку, вытер рукавом взмокший на морозе лоб и сказал, будто оправдываясь:

— Умаялся что-то. Четвертый рейс подряд... А такой спокойный один этот. Вам повезло...

В тот раз мы проскочили Ладогу на редкость удачно. Такими удачами «Дорога жизни» не баловала своих шоферов-героев. Как живо напомнила их, суровых и собранных, старая листовка о незнакомом Стасюке!

Текст фронтовых листовок лаконичен, краток. Из этой вот не узнать и имени водителя. Названа лишь фамилия — Стасюк. Но разве это мешает его представить, если тут сообщается про него кое-что более важное! Например, то, что он в течение многих недель пересекал ладожский лед до шести раз в сутки туда и обратно.

Пересекал в метель и пургу, когда путь преграждали заносы. Пересекал в распутицу, когда поверх льда стояла вода, но доставить в осажденный город очередные грузы нужно было во что бы то ни стало. А кто считал, сколько раз застигали его на трассе бомбежки, обстрелы! Из листовки лишь известно, что в «газик» Стасюка попадали и осколки, и пули с пикировавших на машину самолетов. И каждая пуля угрожала превратить грузовик в пылающий факел: чаще всего он перевозил бочки с горючим.

Все это было, разумеется, не у него одного. Листовку же посвятили именно Стасюку после того, как с ним произошел уже не совсем обычный случай.

Тогда уже наступило лето. Ладожская трасса из ледовой сделалась водной, и ее обслуживали озерные суда. А Стасюк на своем видавшем виды «газике» стал подвозить боеприпасы кораблям Балтийского флота. На этой трассе под колесами была твердая земля, но зато приходилось еще чаще попадать под обстрел.

Однажды фашистский снаряд разорвался возле самого причала как раз в тот момент, когда Стасюк подкатил к барже, на которую надо было выгружать боеприпасы. От осколков, разлетевшихся вокруг, одновременно загорелись и кузов машины, и ящик на палубе баржи, привезенный раньше. А на причале — ни души.

«Стасюк понял: минута растерянности — и взрыв неизбежен!» — говорится в листовке. Водитель, вероятно, понимал и то, что взрыв может произойти раньше, чем он успеет что-то сделать. Поблизости было надежное укрытие... Но шофер

бросился на баржу, где пламя, охватившее ящик, уже лизало лежавшие в нем снаряды.

В руках у Стасюка было выхваченное из машины небольшое шоферское ведерко. Велик ли от него прок в такой обстановке? Но нет! Если действовать хладнокровно и не терять даром ни секунды, может выручить и такой «инвентарь». Стасюк успел залить огонь на готовом взорваться ящике. А в следующее мгновение был уже у горящей машины и начал тушить пожар здесь.

Храбрым и самоотверженным удается то, что иному покажется вообще невозможным. Водитель очутился один между двумя очагами пожара, каждый из которых угрожал взрывом страшной силы. Однако и снаряды в кузове не взорвались, как не взорвался ящик на барже. Уцелела и машина. Сбив пламя, шофер своим ходом вывел ее из-под продолжавшегося обстрела. Сам он получил, понятно, ожоги, но из строя не вышел. А спас многое — боеприпасы, баржу, причал...

Как же все-таки вышел солдат победителем из такой схватки, подобной тяжелому неравному бою? Простой и ясный ответ дает все та же листовка: «Ни малейшего страха, ни малейшей растерянности не проявил комсомолец Стасюк в эти минуты. Выполнение приказа, выполнение боевого долга было для него важнее, дороже жизни».

Прочтешь эти строки, и обязательно представится другой знаменательный день в жизни рядового Стасюка. Не знаю, где и когда точно это было, но было так.

Вышел молодой солдат из строя с оружием в руках, по-особому подтянутый и гордый, повернулся лицом к своим товарищам, к реющему над их рядами Знамени части и, волнуясь, произнес торжественные слова Военной присяги — священную клятву советского воина социалистической Отчизне.

Он поклялся ей быть честным и храбрым, дисциплинированным и бдительным, быть до последнего дыхания преданным своему народу, Советской Родине, Советскому правительству. Поклялся защищать свое Отечество от врагов мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни...

Нельзя не вспомнить этот день, когда речь идет о воинской доблести советского солдата. Ведь все, что мы знаем о рядовом Стасюке, — это пример верности Военной присяге, клятве защитника Родины.

«Защита отечества, служба в Советских Вооруженных Силах — высокая и почетная обязанность советского гражданина». Так записано в Программе нашей партии, принятой XXII съездом КПСС. Нет миссии более ответственной, чем та, которую наша Родина возлагает на своих сыновей, надевающих солдатские или матросские шинели и берущих в руки оружие для того, чтобы охранять завоевания Великого Октября, строительство коммунизма.

С тех пор, как отгремела вторая мировая война, в военном деле произошла подлинная техническая революция. Появились новые боевые средства невиданной мощи — атомное и термоядерное оружие, ракеты. Советские Вооруженные Силы располагают самой могучей, самой совершенной современной техникой, позволяющей разгромить любого врага, который посмел бы на нас напасть. Но и при такой технике исход боя решает не она сама по себе, а управляющий ею человек.

Теперь, при возросших возможностях оружия, еще больше значат самоотверженные и умелые действия каждого воина на своем посту, его мужество и стойкость, его готовность в любых условиях до конца выполнить свой долг. И, сознавая это, мы вновь и вновь обращаемся мыслями к героическому прошлому, когда советские люди совершали несчетные подвиги, защищая свободу и независимость нашей Отчизны.

* * *

Мне хочется рассказать, как выполнял Военную присягу еще один боец Великой Отечественной войны. Он был матросом. Но его специальность сродни профессии шофера Стасюка: тот водил грузовую автомашину, а Виктор Ус — речной бронекатер, на котором служил рулевым.

Гвардейское подразделение таких катеров прошло огромный боевой путь, закончившийся в центре Европы — в верховьях Дуная. Однако встретиться с Виктором Усом мне довелось гораздо раньше, и то, о чем я расскажу, происходило на Волге и в Керченском проливе.

В самые трудные дни обороны волжской твердыни, когда солдаты славной 62-й армии удерживали на правом берегу изолированные один от другого плацдармы, а на реке начинался ледостав, бронекатера были почти единственным средством сообщения с левым берегом. Они перевозили оттуда боеприпасы и подкрепления, а обратными рейсами эвакуировали в тыл раненых.

С ранеными на борту шел катер к левому берегу и в тот раз. На середине реки он попал под интенсивный артиллерийский обстрел. Один из снарядов пробил броню рубки, где Ус стоял у своего штурвала. Рулевой был серьезно ранен осколками в ногу и в голову. По приказанию командира, который встал к штурвалу сам, матрос спустился через люк в кубрик, и товарищ сделал ему первую перевязку.

А затем был ранен и командир. Потеряв много крови, он лишился сознания. Неуправляемый катер понесло, закрутило течением... Виктор Ус, лежавший внизу на койке, сразу почувствовал это и потребовал, чтобы ему помогли подняться в рубку. Рулевой мог стоять лишь на одной ноге, от слабости и боли у него кружилась голова. Чтобы удержать в руках штурвал, нужно было неимоверное напряжение воли. Но Виктор знал: вести катер больше некому. И истекающий кровью рулевой, который теперь фактически оказался и командиром, довел его до левого берега.

Это было в ноябре сорок второго года. А ровно год спустя тот же бронекатер, отремонтированный после волжских боев, доставлял через Керченский пролив снабжение высаженному на крымскую землю десанту. И Виктор Ус, вернувшийся из госпиталя, по-прежнему стоял у штурвала.

Все рейсы и здесь совершались под жестоким вражеским огнем. Один рейс стал для катера последним: получив большие пробоины, он затонул уже вблизи крымского берега, на неглубоком месте. Рулевому тогда повезло: при гибели корабля он остался невредим. Виктор надеялся, что цел и затонувший вместе с катером драгоценный для десантников груз — сорок запаянных ящиков с боеприпасами. А раз так, то он решил, что его прямой долг добыть эти ящики из-под воды.

И матрос начал нырять в ледяную воду. Он делал это без чьих-либо приказаний, движимый сознанием своей ответственности за то, чтобы сражающиеся на берегу товарищи скорее получили патроны. Ус нырял ровно сорок раз. Он весь посинел, почти почернел от холода, но не успокоился, пока не поднял ящики все до одного.

Совершая богатырский подвиг, этот моряк считал, что он лишь честно выполняет Военную присягу. И был несказанно удивлен, узнав, как оценила его подвиг Родина: Президиум Верховного Совета СССР удостоил Виктора Уса звания Героя Советского Союза.

...Придет день, когда и ты, сегодняшний молодой шофер, тракторист или комбайнер, встанешь в ряды защитников своей социалистической Отчизны и дашь священную клятву советского воина. И ты будешь выполнять ее так же честно и доблестно, как выполняли герои войны, — ведь ты наследник их славы, продолжатель их традиций, переходящих от поколения к поколению!

А те высокие моральные качества, которых требует присяга от воина, ты должен приобретать и приобретаешь уже теперь, еще не начав свою армейскую или флотскую службу. Разве не понадобились тебе мужество, выдержка, стойкость в трудных рейсах по таежным или горным трактам? Разве не звучало для тебя как боевой приказ, мобилизующий все твои силы, задание доставить груз на ударную стройку или в срок вывезти с полей урожай?

В нашей стране героика ратных подвигов неотделима от героики мирного труда, как неотделима от всего народа сама Советская Армия, выпестованная и руководимая ленинской партией.

Н. ЛАНИН,
капитан I ранга.

Рисунки
Е. Селезнева





АКТИВ РАСПРАВЛЯЕТ ПЛЕЧИ

Развитие общественных начал — верный путь улучшения спортивной работы. В этом убеждает опыт Украинской федерации автомотоспорта. Являясь выборным органом, призванным руководить автомобильным, мотоциклетным и автомодельным спортом в республике, она объединяет областные автомотосекции и через них широкие круги спортивной общественности. Секции, как и сама федерация, работают при комитетах ДОСААФ, используя базы автомотоклубов.

Перед федерацией и секциями открыто широкое поле деятельности. Они составляют годовой план-календарь спортивных мероприятий, разрабатывают и утверждают положения о соревнованиях, следят, чтобы эти положения выполнялись. На них лежит ответственность за комплектование и подготовку сборных команд республики и областей. Они подводят итоги соревнований, анализируют их результаты, оценивают качество судейства. Забота о массовости, о самоокупаемости соревнований, участие в агитационной работе занимают важное место в деятельности спортивной общественности. Состоявшийся в начале 1962 года пленум ФАМС Украины четко определил задачи спортивной общественности республики на ближайший период.

Что же сделано за прошедший год?

Все 36 спортивных мероприятий, намеченных президиумом федерации, выполнены. Проведено 11 республиканских соревнований, 9 учебно-тренировочных сборов. Украинские автомобилисты и мотоциклисты участвовали в 12 всесоюзных, двух зональных и двух международных состязаниях.

Сейчас в республике занимаются автомобильным, мотоциклетным и автомодельным спортом 25 тысяч человек. Среди них — рекордсмены мира и СССР, чемпионы и призеры первенства страны. Только за истекший год подготовлено четыре мастера автомобильного и 28 — мотоциклетного спорта. Заметно выросло мастерство спортсменов Украины. Ими завоевано 9 медалей, в том числе 4 золотых, 3 серебряных и 2 бронзовых.

Успешнее, чем в предыдущие годы, выступали команды УССР на всесоюзных состязаниях. В автомодельных соревнованиях они заняли четвертое место, тогда как в 1961 году—восьмое, в автомобильных ралли — третье (в 1961 году — девятое), в ипподромных гонках — второе (в 1961 году — четвертое), в мотокроссе — пятое (в 1961 году — шестое). Лишь в многодневных гонках мотоциклисты УССР опустились на ступеньку ниже: остались за пределами первой шестерки. Неплохие результаты достигнуты и в тех соревнованиях, в которых автомобилисты и мотоциклисты республики в 1961 году вообще не участвовали. В автомобильных шоссейно-кольцевых гонках ими завоевано четвертое место, в мотогонках по гаревой дорожке и в мотокроссе юношей — третье.

В том, что в минувшем сезоне повысилось мастерство украинских спортсменов, чаще стали проводиться соревнования, несомненно, сказалась активизация роли общественности. Большая заслуга в успехах спортсменов принадлежит тренерам-общественникам. Они поработали неплохо. Федерация предполагает в ближайшее время провести шестидневный семинар с ними и с председателями областных секций.

Более тысячи судей обслуживали соревнования. Они прошли на высоком спортивном уровне, чему во многом способствовало квалифицированное судейство. Нелишне в связи с этим напомнить, что перед началом сезона президиум республиканской коллегии судей провел семинар с председателями судейских коллегий областных секций.

Отрадно, что республиканский комитет ДОСААФ стал более внимательно относиться к спортивной общественности, к нуждам федерации. Один из своих пленумов он специально посвятил спорту. Заметно улучшил работу республиканский автомотоклуб.

И все же Федерация автомотоспорта УССР не удовлетворена своей деятельностью. Многое еще недоделано или не сделано совсем. Автомотоспорт в республике не получил пока широкого размаха. И главная причина этого — недооценка общественных начал на местах. V съезд ДОСААФ потребовал решительного повышения роли общественного актива во всех звеньях работы Общества.

Федерация, областные секции несут ответственность за развитие автомотоспорта. Они подготавливают и проводят соревнования. Только они должны определять состав сборных команд, утверждать тренеров. Так мыслится участие общественности в руководстве спортом. На деле же сплошь и рядом можно наблюдать, как областные комитеты и начальники автомотоклубов подменяют секции, занимаются мелочной опекой. Такая опека в решении вопросов, которые под силу федерации и секциям, не идет на пользу развитию спорта, мешает воспитанию общественных кадров, снимает с них ответственность за состояние дел.

В ряде областей, например в Николаевской, Запорожской, секции существуют только на бумаге. Общественность, по существу, не играет там никакой роли в развертывании спортивной работы. Некоторые областные комитеты ДОСААФ формально отнеслись к подбору активистов в состав секций. Дело дошло до того, что в Кировоградской, Николаевской и Одесской областях председателями секций избрали штатных работников комитетов.

Отдельные руководители обкомов ДОСААФ путают функции советов автомотоклубов и областных секций. Общественности они отводят второстепенную роль.

В Киевской, Харьковской, Запорожской областях досаафовские комитеты попросту игнорируют спортивную общественность, не прислушиваются к ее голосу, отказываются участвовать в проводимых ею мероприятиях. Николаевский обком даже не счел нужным согласовать с секцией спортивный план-календарь.

Спортивная общественность — большая сила. Комитеты ДОСААФ должны умело ею руководить, опираться на федерацию и секции в своей деятельности по развитию спорта.

И. ГЛАЗЬЕВ,
председатель Федерации автомотоспорта УССР.

г. Киев.

МЕРОЙ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Сама жизнь требует от нас дальнейшего повышения роли общественности — основы всей деятельности ДОСААФ. Такая работа уже начата многими комитетами ДОСААФ, самодеятельными клубами и курсами Ростовской области. В результате только за половину истекшего года в самодеятельных клубах и на курсах было подготовлено свыше 1200 трактористов и комбайнеров.

Определенных успехов в подготовке технических специалистов добились в Кагальницком районе. Организация ДОСААФ этого района прежде была одной из отстающих: финансовый план не выполнялся, никаких курсов и клубов в районе не было. С приходом в райком ДОСААФ офицера запаса Миронова деятельность организации заметно улучшилась. Уже за шесть месяцев она выросла на восемь тысяч членов Общества. Выполнив финансовый план на 212 процентов, районный комитет ДОСААФ получил необходимые средства для создания учебной и спортивной базы. Начал работать спортивно-технический клуб. В двух колхозах организованы курсы по подготовке мотоциклистов. Только в самодеятельном спортивно-техническом клубе колхоза имени Калинина четыреста юношей и девушек учатся на шоферов, трактористов и комбайнеров.

Оживилась деятельность президиума: она стала более конкретной, каждый член президиума отвечает за определенный участок работы. Вокруг комитета сплотился общественный актив, который поддерживает тесную связь с комсомольскими организациями. Все это способствовало резкому улучшению военно-массовой и технической работы в организации ДОСААФ района.

Как видим, там, где к подготовке технических кадров подходят с мерой сегодняшнего дня, где правильно понята роль общественности в оборонной ра-

боте, уже достигнуты значительные успехи.

В организациях ДОСААФ Ростовской области работают 29 самодеятельных спортивно-технических клубов, сотни технических курсов, где готовятся водители, трактористы, комбайнеры, мотористы.

Хорошо зарекомендовал себя спортивно-технический клуб Ленинского района Ростова-на-Дону. Председатель совета клуба офицер запаса Волынец, преподаватели Гурьев, Сергеев и другие пользуются большим авторитетом среди курсантов. В 1962 году клубом подготовлено около тысячи шоферов-любителей и мотоциклистов.

Клуб широко ведет и спортивную работу, участвует в соревнованиях. Среди его спортсменов 58 разрядников.

Многие выпускники этого клуба хорошо работают в колхозах. Так, выпускник Заможный во время уборки урожая выполнил план по вывозке хлеба на 200 процентов. Правление колхоза, где работает Заможный, прислало на учебу в клуб еще двух колхозников.

Большую работу по подготовке технических кадров проводит самодеятельный спортивно-технический клуб завода «Ростсельмаш», о котором уже рассказывалось на страницах журнала «За рулем».

Можно сослаться на десятки фактов плодотворной деятельности самодеятельных клубов, но и приведенных примеров достаточно, чтобы сделать вывод: самодеятельные клубы — важнейшая база массовой подготовки специалистов для Советской Армии и народного хозяйства.

Технические кадры готовятся и на курсах, которых у нас, в организациях ДОСААФ области, насчитываются сотни. Особенно увеличилось количество курсов после мартовского Пленума ЦК КПСС, который наметил практические мероприятия по крутому подъему сельского хозяйства. Только за апрель—июль 1962 года было создано 65 технических курсов, на которых занимаются 1755 колхозников и рабочих совхозов.

Мы принимаем меры к тому, чтобы уже в ближайшее время во всех первичных организациях, имеющих более тысячи членов ДОСААФ, создать самодеятельные спортивно-технические клубы, а в 1963 году полностью выполнить указание V съезда ДОСААФ — иметь спортивно-технические клубы во всех районах и городах области.

При создании самодеятельных технических клубов и курсов мы следим за тем, чтобы строго соблюдать существующие положения об учебных заведениях, чтобы учебный процесс обеспечивал получение курсантами прочных знаний. К сожалению, факты легкомысленного отношения к этому важному делу имеют место. Так, председатель Раздорского райкома ДОСААФ Покидышев открыл курсы без разрешения обкома ДОСААФ и ГАИ. Занятия проводились без хорошей материальной базы и опытных преподавателей. Такие же нарушения допустил и председатель Зерноградского райкома ДОСААФ Овчаров.

В настоящее время, когда Бюро ЦК КПСС по РСФСР приняло постановление «Об организации всеобщего обучения колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям», подготовка технических кадров организациями ДОСААФ еще более оживилась. Мы обязали все первичные организации, районные и городские комитеты ДОСААФ, а также спортивно-технические клубы и технические курсы принять самое активное участие в технической подготовке колхозников, рабочих и служащих совхозов, оказать помощь колхозам в создании школ и курсов. Мы считаем целесообразным, чтобы самодеятельные спортивно-технические клубы образовали свои филиалы в колхозах и совхозах, а наши штатные клубы готовили для колхозных и совхозных технических школ инструкторов-преподавателей.



Заслуживает внимания почин Таганрогского автомотоклуба, взявшего на себя обязательство подготовить для колхозов и совхозов 100 инструкторов.

Мы рассматриваем участие организаций ДОСААФ в выполнении решения Бюро ЦК КПСС по РСФСР по всеобщему обучению колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям как свое родное дело.

Чтобы успешно выполнить задачу массовой подготовки технических кадров, необходимо при самодеятельных спортивно-технических клубах иметь постоянно действующие курсы. Но это не все. Важно обеспечить их хорошей учебно-материальной базой. Как правило, на первых порах немалую помощь в этом оказывает руководство предприятий, но когда клубы окрепнут, они обязаны эту базу сами расширять и совершенствовать. Нам кажется, что необходимо обеспечивать самодеятельные технические клубы основной материальной частью централизованно. Пора бы также решить положительно вопрос и с продажей клубам машин и мотоциклов.

С. ШЕЛЮХ,
зам. председателя обкома ДОСААФ.
г. Ростов-на-Дону.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ—НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Коллектив Горьковского областного автомотоклуба ДОСААФ проделал за последние три года большую работу по подготовке водительских кадров, по обучению молодежи массовым техническим профессиям. Достаточно сказать, что только за шесть месяцев прошлого года получили специальность и повысили свою квалификацию около 800 шоферов, тогда как раньше мы достигали таких результатов лишь к концу учебного года. Постоянно растет сеть курсов по подготовке шоферов в городах и сельских районах области.

Однако не только увеличением числа подготавливаемых специалистов примечателен истекший учебный год. Новые задачи, поставленные перед коллективами нашего оборонного Общества V Всесоюзным съездом ДОСААФ, предъявили к работе автомотоклуба и новые требования. Значительное место в работе автомотоклуба занимает сейчас подготовка кадров общественных инструкторов по преподаванию правил движения транспорта и вождению автомобиля и мотоцикла. На наш взгляд, подбор и подготовка из числа активистов преподавателей и инструкторов-общественников — одно из главных условий успешного выполнения задачи по обучению миллиона технических специалистов в год.

Большая учебно-методическая работа ведется и с преподавательским составом автомотоклуба. Мы не ограничиваем ее обычными методическими совещаниями. Каждый преподаватель выполняет ряд заданий по разработке отдельных тем программы обучения, которые после широкого обсуждения на учебных советах становятся достоянием всего коллектива. Обмену опытом работы способствуют и открытые уроки; проводят их лучшие преподаватели клуба. По твердому расписанию проходят и занятия по специальной подготовке преподавателей. Они включают изучение новой автомобильной и мотоциклетной техники, экскурсии на автомобильный и автомоторный заводы.

У нас выросли опытные воспитатели будущих шоферов — преподаватели В. Лапаев, М. Васильева, И. Шифонов, М. Титов, инструкторы В. Уткин, Л. Мальков, В. Коротков, К. Сулимов и другие. В их группах все курсанты сдают экзамены в ГАИ с первого раза.

Преподавательский состав проявляет постоянную заботу и об укреплении учебно-материальной базы автомотоклуба. Больше половины имеющихся у нас наглядных пособий (макетов, разрезных агрегатов, стендов и т. п.) изготовлено курсантами и преподавателями. Большую инициативу и выдумку в этой работе проявили преподаватели И. Шифонов, В. Лапаев, Н. Шепелев и другие.

Немало учебного оборудования передано нами и в районы области. Для помощи районным курсам мы планируем в ближайшее время оборудовать еще не менее 5—7 классов для занятий по устройству автомобиля и 7—10 классов для практических работ.

Бюро ЦК КПСС по РСФСР поставило задачу в ближайшее время обучить механизаторским специальностям тружеников села. В этом большом деле не последнюю роль должны сыграть и организации ДОСААФ. Поэтому мы решили подготовить в 1963 году 1500 шоферов и мотоциклистов.

Н. УРУСОВ,
начальник автомотоклуба.

г. Горький.

В помощь соревнующимся автомотоклубам

КАК ГОТОВИТЬ СУДЕЙ-ОБЩЕСТВЕННИКОВ?

Обращение совета Витебского автомотоклуба „Множить ряды спортсменов, совершенствовать их мастерство!" получило широкий отклик. Один из пунктов обязательств, принятых витебцами, касался подготовки спортивных судей. Эта работа развернулась сейчас во многих автомотоклубах. Без обучения и повышения квалификации судей немыслимы развитие автомобильного и мотоциклетного спорта, рост рядов спортсменов. Как организовать подготовку судей? С чего начать? Как проводить теоретические семинары и практические занятия? Ответ на эти вопросы содержится в публикуемой ниже статье председателя Всесоюзной коллегии судей по мотоциклетному спорту судьи всесоюзной категории Г. Афремова.

Венец спортивной работы того или иного коллектива — соревнование, а успех его во многом зависит от квалифицированного судейства. С этих позиций и следует подходить к подготовке спортивных судей.

Обучение их нужно начинать с организации семинаров. При этом очень важно подобрать опытного руководителя и правильно укомплектовать группы.

К проведению семинаров надо привлекать наиболее квалифицированных судей (не ниже I категории), имеющих большой стаж судейства. Хорошо, если они имеют и опыт преподавательской работы.

В группу (15—20 человек) включают лиц, связанных в той или иной степени с автомобильной и мотоциклетной техникой и спортом. К ним в первую очередь относятся спортсмены старшего возраста, учащиеся автомобильных учебных заведений (вузов, техникумов, курсов), работники автомобильной и мотоциклетной промышленности, автомобильного транспорта и, наконец, водители автомобилей или мотоциклов (как профессионалы, так и любители).

Привлекая общественников к занятиям, следует учитывать их личные качества. Ведь спортивный судья — не только беспристрастный регистратор результатов, но и воспитатель спортсменов. Своей объективностью, дисциплинированностью, вежливым обращением, опрятностью — всем своим поведением он должен быть примером для участников состязаний. Будущий судья должен помнить, что судейство — почетный общественный долг, выполнение которого налагает серьезные обязанности.

Начальная подготовка судей ведется по программе, предусматривающей одновременное изучение общих правил соревнований и работы судейских коллегий как по автомобильному, так и по мотоциклетному спорту. Семинарские же занятия по повышению квалификации судей первой, республиканской и всесоюзной категорий можно проводить раздельно. На них изучают особенности судейства отдельных видов соревнований и методы работы. Занятия с судьями можно вести по приведенному на стр. 11 учебному плану-программе.

В зависимости от местных условий (популярности того или иного вида соревнований), состава слушателей, их общеобразовательной и технической подготовки руководители семинаров могут вносить в план изменения, распределяя по своему усмотрению часы по темам. Однако увеличивать общее число часов не рекомендуется.

Кроме вопросов, проработанных на семинаре, слушателей надо обязательно ознакомить с постановлением президиума Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР «О мерах по улучшению судейства соревнований и подготовки кадров судей по спорту» (от 13 апреля 1961 года).

По окончании занятий комиссия в составе 2—3 человек, назначаемая президиумом местной коллегии судей, проверяет знания слушателей и составляет акт, в котором указывает и фамилии тех, кто усвоил программу, и тех, кто нуждается в дополнительных занятиях.

Некоторые руководители судейских коллегий считают эту процедуру ненужной бюрократической затеей. Под таким предлогом, в частности в Ленинграде, присваивали судейские категории без предварительной проверки знаний правил соревнований. Подобная практика противоречит Положению о судьях по спорту, принятому президиумом Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Тот, кто действительно хочет участвовать на общественных началах в судействе соревнований и понимает ответственность, которую он на себя добровольно принимает, не обидится на то, что его же товарищи-общественники примут у него зачет по правилам.

В период проведения семинара слушателей приглашают для работы в качестве дублеров на различных участках судейства. Дублер находится рядом с основным судьей и параллельно с ним составляет ту же документацию, например протокол выполнения упражнения при фигурном вождении, таблицу счета кругов и т. п. Этот материал может служить контрольным для судейской коллегии.

Окончивших семинар и сдавших зачет зачисляют в группу практикантов. Их обычно привлекают к самостоятельному выполнению следующих обязанностей: судей-контролеров на соревнованиях по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов (на упражнениях) и в дополнительных соревнованиях мотоциклетной «многодневки» и автомобильных ралли; технических контролеров (если они хорошо знают устройство автомобиля или мотоцикла); судей на старте или на финише в кроссах и шоссейных гонках для проверки стартовых ведомостей, расстановки участников на старте, параллельной записи финиширующих участников и т. п.; счетчиков кругов в помощь судье, ведущему таблицу их счета, для записи данных о прохождении участниками дистанции; судей на контрольных пунктах и пунктах контроля времени в помощь старшему судье для ведения рабочего протокола или отметок в контрольных карточках; помощников начальника дистанции для расстановки нормативов в соревнованиях по фигурному вождению, разметки дистанции и др.; помощников судьи-информатора для подготовки данных по его заданиям, ведения наглядных таблиц и т. п.

После сдачи зачетов и успешного судейства не менее 10 соревнований (2—3 видов) практиканту присваивают звание судьи по спорту и выдают судейский билет.

Наряду с подготовкой новых кадров автомотоклубы должны уделять постоянное внимание повышению квалификации судей. Как правило, каждый из них имеет склонность к определенным видам судейства на соревновании. Один не любит работать в секретариате, зато с удовольствием выполняет обязанности в технической комиссии, другой слабо знает технику, но отлично справляется с хронометражем и т. д. При назначении на судейство эти склонности нужно, конечно, учитывать. Но судья первой, а тем более республиканской или всесоюзной категории должен знать все виды судейской работы, чтобы в случае необходимости заменить любого своего коллегу. Особенно важна такая взаимозаменяемость там, где число судей невелико.

На семинарских занятиях по повышению квалификации судей изучают особенности судейства отдельных видов соревнований, методы работы на наиболее сложных участках, организуют обмен опытом и т. п. Как указывалось выше, их можно проводить раздельно для желающих специализироваться либо в автомобильном, либо в мотоциклетном спорте.

Рекомендовать единую программу занятий для этих семинаров нельзя, так как темы диктуются местными условиями в зависимости от наиболее распространенных и популярных в данном районе видов соревнований. Но все же мы считаем целесообразным перечислить темы, изучение которых нам кажется обязательным.

Темы занятий по повышению квалификации судей

1. Работа секретариата в многодневных (однодневных) мотоциклетных соревнованиях и автомобильных ралли: составление маршрутных карт, обра-

ботка контрольных карточек, принципы ралли и т. п.

2. Мотоциклетные гонки по гаревой и ледяной дорожкам, автомобильные и мотоциклетные гонки по ипподрому: принципы комплектования заездов, системы зачета, особенности работы судей на дистанции, регистрация рекордов трассы.

3. Организация и судейство шоссейных линейных гонок, порядок установления в ходе гонок местных рекордов (района, города, области) и порядок их регистрации.

4. Организация и судейство соревнований по картингу.

5. Организация и судейство автомодельных соревнований.

Перечисленные темы можно рекомендовать для занятий и в тех районах, где такие виды соревнований пока не культивируются. Рано или поздно их будут проводить повсеместно, и готовить к этому судей надо заблаговременно.

Какими материалами пользоваться руководителям семинаров по подготовке судей?

Материалы по 1-й теме (см. учебный план-программу) можно найти в журнале «За рулем» за 1962 год. Темы с 3-й по 6-ю освещены в Правилах соревнований (изд. 1957 г.). На ряд вопросов отвечает книга А. Карягина и Б. Конева «Судейство соревнований по автомотоспорту» (изд. «Физкультура и спорт», 1960 г.).

В недавно вышедшей книге Г. Афремова и А. Виноградова «Мотоциклетные кроссы» (изд. ДОСААФ, 1962 г.) дано разъяснение основных вопросов 2-й темы, вызывающих различные толкования.

При изучении соответствующих разделов 7-й темы следует руководствоваться двумя пособиями: это книги В. Березкина и С. Постельникова «Соревнования на мастерство фигурного вождения автомобилей и мотоциклов» и А. Виноградова и А. Карягина «Многодневные мотоциклетные соревнования» (она выпускается издательством ДОСААФ).

Эти же пособия можно использовать и при повышении квалификации судей.

В середине текущего года вступят в силу новые Правила соревнований по мотоциклетному спорту и по автомобильному спорту. К выходу их в свет запланировано издание учебников для судей по автомобильному и мотоциклетному спорту. Пока таких учебников нет, необходимо полнее использовать личный опыт высококвалифицированных судей, и в первую очередь тех, которые участвовали в судействе всесоюзных и международных соревнований.

Весной 1963 года всесоюзные коллегии судей по автомобильному и мотоциклетному спорту планируют организовать семинары по повышению квалификации руководителей республиканских и областных (по РСФСР) коллегий. На семинары следует направлять таких судей, которые, вернувшись домой, смогут провести занятия и поделиться приобретенным опытом. Распространение этого опыта принесет большую пользу: широкие круги спортивной общественности познакомятся с новыми методами и приемами судейства, которые успешно применялись на всесоюзных и международных соревнованиях.

Г. АФРЕМОВ,
председатель Всесоюзной коллегии судей по мотоциклетному спорту, судья всесоюзной категории.

УЧЕБНЫЙ ПЛАН-ПРОГРАММА

ПОДГОТОВКИ СУДЕЙ ПО АВТОМОТОСПОРТУ

Теоретические занятия

1. Физкультурное движение в СССР . . . . 1 час
Решения XXII съезда КПСС по вопросам развития физической культуры и спорта. Приветствие ЦК КПСС V съезду ДОСААФ и решения съезда по вопросам развития технических видов спорта. Состояние и задачи автомотоспорта в СССР. Международные федерации по автомобильному и мотоциклетному спорту.

2. Общие правила проведения и судейства соревнований . . . 4 часа
Организация соревнований, меры безопасности, связь, медицинская помощь, взаимопомощь. Виды и характер соревнований. Положение о соревновании. Трасса и общий порядок движения. Виды стартов, системы финиша и контрольное время. Хронометраж, счет кругов, определение средней скорости. Сигнальные флаги и знаки. Системы зачета.

3. Участники соревнования . . . . 1 час
Общие требования к участникам. Права и обязанности. Экипировка. Представители и капитаны команд.

4. Технические требования . . . . 2 часа
Спортивная классификация автомобилей и мотоциклов (классы, категории — дорожные, спортивные, гоночные, рекордные). Требования правил соревнований. Номерные знаки.

5. Судейская коллегия . . . . 6 часов
Структура судейских органов; требования к судьям. Судейские категории и порядок их присвоения. Состав судейской коллегии соревнования. Права и обязанности судей (по должностям).

6. Протесты, апелляции, взыскания . . . . 1 час.

7. Ознакомление с правилами и особенностями судейства отдельных видов соревнований . . . . 6 часов
Фигурное вождение автомобилей и мотоциклов. Кроссы. Гаревые и ледяные мотоциклетные гонки. Автомобильные и мотоциклетные гонки по ипподрому. Многодневные мотоциклетные соревнования. Автомобильные ралли. Шоссейные гонки (кольцевые и линейные). Заезды на установление рекордов. Картинг. Автомодельные соревнования. Соревнования, не включенные в спортивную классификацию.

8. Требования Единой всесоюзной спортивной классификации . . 1 час

Практические занятия

1. Работа с приборами для измерения времени . . . . 2 часа
Хронометры, секундомеры — однострелочные и двухстрелочные, 30-секундные.

2. Судейская документация . . . . 4 часа
Формы, заполнение протоколов, составление актов, обработка документов.

Всего 28 часов



Из нашей почты

ШИРОКИЕ ГОРИЗОНТЫ

Пишу это письмо в редакцию журнала под глубоким впечатлением, которое вызвали у меня лично и у всего коллектива нашей автоколонны материалы ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Каждый из нас с огромным удовлетворением одобряет решения Пленума и с гордостью отмечает, что в жизни партии и страны безраздельно господствует ленинский стиль работы.

Вдохновленные решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС, водители, инженерно-технический состав нашей 1130-й автоколонны взяли новые, повышенные обязательства по перевозке грузов, экономии горюче-смазочных материалов, используя в труде свои личные резервы, о которых говорил на Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев.

В прошлом году автоколонна успешно справилась с возложенными на нее задачами — сверх плана перевезено около 50 тысяч тонн грузов, сэкономлено более 300 тысяч литров бензина. Хорошо работали бригады водителей под руководством И. Гончарова, А. Воловика, И. Спиридонова.

В новом году мы намерены добиться еще больших успехов.

П. ЧАЦКИЙ.

г. Дмитров Московской области.

ДЛЯ РЕГУЛИРОВЩИКОВ

Недавно я побывал в столице Азербайджана. Этот замечательный город хорошеет с каждым днем.

Большое внимание уделяется здесь организации безопасного движения транспорта. На улицах и площадях появились новые, выполненные в современном стиле кабины для регулировщиков уличного движения. Одну из них я и сфотографировал.

Легкость конструкции, круговой обзор и хорошая защита от солнца вполне соответствуют климатическим условиям юга нашей страны.

Р. ПЕТРОСОВ.

г. Баку.





Балтика, год 1962

Ралли прочно заняли свое место в спортивном календаре автомобилистов. Соревнования на регулярность движения становятся все более представительными, будь они всесоюзного или районного масштаба. Пример тому — ежегодное первенство прибалтийских республик, проводимое под девизом «Балтийское море — море мира». В один из осенних дней 1962 года на площадку технического осмотра у здания Таллинского автомотоклуба ДСО «Калев» прибыло 48 «Москвичей» и «Волг» из Эстонии, Латвии, Литвы, Ленинграда, Киева, Львова и Ярославля. Здесь собрались сильнейшие раллисты страны. Сборные команды выставили Литва, Эстония, Латвия, Украина и Ленинград. В клубном зачете состязались 22 команды.

Условия первенства Прибалтики, сформулированные в Положении о соревновании, требовали от спортсменов высокого мастерства и большого напряжения. Достаточно сказать, что в главных, дорожных испытаниях на дистанции 2741,2 км средняя скорость движения составила 58,9 км/час. Ни на одном соревновании, даже на первенстве СССР этого года, не было таких скоростей. Преодоление трассы осложнялось тем, что максимальное расстояние между пунктами КВ было, как правило, около 100 км, тогда как наши раллисты привыкли к значительно большим интервалам. Если добавить к этому извилистые прибалтийские дороги с частыми развилками и дожди, то станет ясно, почему из 48 стартовавших экипажей выбыло из борьбы 22 (16 сошли и 6 были сняты за нарушения режима движения), а остальным не удалось избежать штрафных очков. Суровые условия гонки не пощадили и признанных раллистов. Среди тех, кто не сумел закончить соревнование, оказались шесть экипажей, состоявших из мастеров спорта.

Сложность условий стала традицией первенства Прибалтики. Как и в 1961 году, количество скоростных соревнований было больше, чем на чемпионате страны. Организаторы соревнований предложили здесь три новшества: участники впервые столкнулись с состязанием в быстроте замены колеса, в умении использовать накат и в смене мест с выходом из машины.

СМЕНА КОЛЕСА. Сразу со старта спортсмены въезжают в зону и останавливаются. Один начинает демонтировать любое из четырех колес, другой бросается к запасному. До замены его следует положить плашмя на землю. Если запасное колесо неисправно, вместо него можно использовать снятое с автомобиля, только надо перед монтажом положить его на запасное. Линию финиша экипаж пересекает с закрытыми дверьми и люком багажника.

НАКАТ требует не только устойчивых практических навыков, но и хорошего расчета. Автомобиль устанавливается на уклоне, после чего отпускают ручной тормоз и начинается движение накатом. За каждые «недокатанные» 10 метров полагается 0,1 штрафного очка.

ГОНКА СО СМЕНОЙ МЕСТ — одно из самых темпераментных состязаний. Коль «в действии согласья нет», можно набрать много штрафных очков. Некоторые партнеры даже сталкивались во время пересадки. Правда, навык можно приобрести на ходу — водители меняются на протяжении 100 метров пять раз, причем двигаться можно только с закрытыми дверьми.

Новшества не всем пришлись по вкусу. Если в традиционных скоростных испытаниях очки легли довольно «кучно», то в этих трех получился, как говорят стрелки, большой разброс. Больше всех пострадали пярнуские перворазрядники Когер и Лоовяли, занявшие второе место в III классе («Волги»). Заминка в смене колеса отбросила их с четвертого на шестое место в абсолютном зачете. Вообще же решающими оказались результаты дорожных соревнований; скоростные почти не повлияли на распределение мест.

Первым ушел на трассу «смешанный экипаж». За рулем сидела женщина — таллинская второразрядница Рутх Киис. Правда, в этот путь, оказавшийся слишком трудным почти для половины спортсменов-мужчин, не сумевших добраться до последнего пункта контроля времени, она отправилась с известным эстонским спортсменом Хенри Саармом. Но в ралли все-таки побеждает экипаж — один водитель находится в машине в отсутствие другого около 8 часов. Третье место в классе «Волг» — достойная награда эстонской спортсменке за мастерство и упорство.

26 экипажей, благополучно миновав все «рифы», заботливо уготованные устроителями соревнований, прибыли на последний, 37-й КВ. Наконец-то можно вылезти из машины, размяться. Но тут спортсменов ожидало еще одно «новшество», на сей раз в кавычках. Каждый экипаж получал листок, из которого явствовало, что вводится добавочный этап в 40 км с «круглой» расчетной скоростью 60 км/час. Трудно сказать, чем это было вызвано, но новый этап чуть было не «смешал карты». Он едва не стал «роковым» для экипажа рижан в составе Александра Бушманиса и Арнольда Дамбиса, которые лучше всех прошли дорожные испытания в классе «Волг» и показали абсолютно лучшие результаты в скоростных состязаниях. Неправильно поняв объяснения судей на пункте, они не доехали до КП, на котором надо делать поворот назад. Узнав об этом только по приезде на последний пункт КВ, в оставшиеся считанные минуты рижские досаафовцы сумели вновь пройти «дополнительный этап» со скоростью, близкой к 130 км/час, и вовремя получить отметку на злополучном 38-м пункте контроля времени.

В заключение следует сказать, что из трех пунктов Положения, записанных в разделе «Цели и задачи», были выполнены только два, касающиеся определения чемпионов Прибалтики и «совершенствования мастерства спортсменов в условиях многодневного автомобильного соревнования». Поставленная же в этом разделе на первое место цель «популяризации автомобильного спорта», увы, осталась недостигнутой. Ни в Таллине, где находился старт-финиш круга и проводилось несколько скоростных соревнований, ни в других городах и населенных пунктах, которые проезжали участники, не было даже ни одной афиши.

Упущения организаторов соревнований, равно как и судейской коллегии, тем более обидны, что описанное ралли было по остроте борьбы одним из интереснейших и наиболее значительных автомобильных соревнований сезона.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Вверху: на трассе близ Таллина.
Внизу: упражнение «Смена водителей».

Фото автора



Машины, о которых пойдет речь, еще не стали серийной продукцией. Они не так скоро появятся на дорогах нашей страны. Одни из них существуют пока на ватмане в конструкторском бюро, другие только что выполнены в металле, третьи готовы покинуть экспериментальный цех, чтобы отправиться в тысячекилометровые испытательные пробеги. На рижском заводе «Саркана Звайгзне» наш корреспондент познакомился с некоторыми из этих конструкций.

Легкие, красивые, удобные

Мотовелосипед «Гауя-2» внешне напоминает мопед «Рига-1». Сходство придает ему передняя телескопическая вилка: она такая же, как на мопеде. Колеса их хотя и одинакового размера, но на мотовелосипеде закрыты грязевыми щитками более современной формы.

Основное же новшество — двигатель «Д-5» (вместо «Д-4»), выпуск которого осваивает один из ленинградских заводов. Для повышения мощности, которая теперь составляет 1,2 л. с. при 4500 об/мин., изменена система газораспределения, установлены модернизированный карбюратор и глушитель нового типа. Улучшена конструкция поршня: он имеет два кольца, подшипники картера полузакрытого типа. Усовершенствован механизм включения и выключения сцепления. Для регулировки натяжения цепи служит специальный ролик, сама же она смещена в сторону, для чего потребовалось изменить место расположения моторной звездочки. Повышена надежность магнето; в дальнейшем предполагается установить и генератор, чтобы можно было применить более мощную фару.

Мотовелосипед расходует примерно 2 л топлива на 100 км пробега. Благодаря увеличению емкости топливного бака до 3,5 л запас хода на одной заправке составляет около 200 км.

Мотовелосипед «Гауя» вместе с двигателем «Д-5» весит всего 32 кг. Его скорость — 45 км/час. Выпуск его намечено начать в будущем году.

Легкие, экономичные, неприхотливые мопеды «Рига-1» завоевывают все бо́льшую и бо́льшую популярность в нашей стране. Тем не менее конструкторы завода «Саркана Звайгзне» озабочены тем, чтобы со временем на смену им пришла новая, более совершенная машина, носящая пока условное название «Рига-3».

На ней предполагается установить модернизированный двигатель «Ш-50», выпускаемый Шяуляйским заводом. Измененная конфигурация окон в цилиндре позволит повысить мощность почти на 15 процентов без существенного увеличения расхода топлива (он равен 1,7 л на 100 км).

Максимальная скорость мопеда возрастет на 20 км/час и составит 60 км/час. Это вызовет повышенную нагрузку на раму, подвеску и колеса. Поэтому их конструкция будет усилена. Предполагается, например, применить новые колеса с более прочными прямыми спицами. Совершенствуются амортизаторы. Несмотря на некоторое упрощение их конструкции, они обеспечат необходимый комфорт, станут более легкими и изящными. Удобным окажется и новое сиденье, подушка которого будет изготовлена из пористой резины. Цельнотянутые глубокие грязевые щитки надежно защитят водителя от грязи.

Конструкторы нового мопеда стремились к тому, чтобы сделать его максимально удобным в эксплуатации. Известно, например, что на бензоколонках одна «заправочная порция» равна 5 литрам. Столько же вмещает и бак «Риги-1». Это создает известные неудобства, так как владельцы мопеда практически не могут использовать всю емкость бака. В новом мопеде бензобак рассчитан на 6 литров. Кроме того, он будет снабжен трехходовым краном мотоциклетного типа.

Вес мопеда станет на несколько килограммов меньше. Этого удастся достигнуть благодаря широкому применению пластмасс и алюминиевых сплавов.

Новые сорта краски и более совершенная технология окраски дадут возможность улучшить внешний вид мопеда.

Одна из рек Латвии носит поэтическое название — Вента. Так нарекли и изящный микромотороллер, конструкция которого разработана на «Саркана Звайгзне». Выпуск его предполагается начать лишь через два года. Это должен быть самый легкий мотороллер, не уступающий, однако, своим старшим братьям «Вятке» и «Туле» по комфортабельности.

На сиденье «Венты» удобно разместятся два человека. В задней части мотороллера предусмотрено установить вместительный багажник. Запасная камера и инструмент будут храниться в отсеке, расположенном под легкосъемным сиденьем.

Оригинально электрооборудование микромотороллера. Фара снабжена двухнитевой лампочкой ближнего и дальнего света. Чтобы ближний свет меньше ослеплял водителей встречных транспортных средств, нить его помещена в специальный экран. Не забыто и освещение номерного знака, для которого предусмотрена отдельная площадка. При торможении в заднем фонаре загорается специальная лампочка. На микромотороллере установлены указатели поворотов.

Благодаря тому, что рама выполнена из тонкостенных труб, новая машина должна весить всего 50—55 кг.

Некоторые детали подвески «Венты» и «Риги», в частности амортизаторы, унифицированы. Передняя вилка выполнена длиннорычажной, а задняя — маятниковой. Колеса размером 12 × 2,5 смонтированы на дисках без спиц.

Двигатель микромотороллера внешне мало чем отличается от серийного «Ш-50», но мощность его увеличена до 2,5 л. с. при 4500 об/мин. за счет лучшего наполнения цилиндра и повышенной степени сжатия до 8,2. Запуск его будет производиться при помощи пускового рычага.

Такой модернизированный двигатель позволит развивать скорость до 60 км/час с полной нагрузкой, расход топлива при этом будет равен 1,8 л на 100 км.

Вот основные габаритные размеры «Венты»: длина — 1170 мм, база — 1160 мм, ширина — 474 мм, дорожный просвет — 120 мм, высота от поверхности дороги до сиденья — 760 мм и до руля — 900 мм.

И, наконец, несколько слов о самом маленьком представителе семейства «пятидесятикубовых» — мотосамокате. Вот что он собой представляет. На тоненькой раме, соединяющей два колеса от детского самоката, смонтирован двигатель «Д-5». Сверху него установлено седло, позади которого находится небольшой багажник. Эта миниатюрная машина может двигаться со скоростью до 30 км/час, причем ей не страшно бездорожье. В случае надобности ее несложно перенести через любое препятствие: ведь весит она всего 20 кг.

Если примерные сроки выпуска новых мопедов, мотовелосипедов и мотороллеров уже известны, то о начале производства «малютки» ничего сказать невозможно. По непонятным причинам после успешных заводских испытаний она была выдворена в коридор. А было бы неплохо, чтобы мотосамокат увидели на полках в магазинах. Да, именно на полках, ведь его удобно в собранном виде уложить в чемодан и отправиться в путешествие.



Отличную оценку новым шинам со съемными протекторными кольцами, изготовленным Ярославским шинным заводом, дали шоферы испытательного цеха (слева направо): В. Зеленин, А. Строков, Е. Комаров, А. Макаренко и Д. Кормухин. После очередного пробега им есть что рассказать друг другу.

Фото А. Пахомова

Выполняем решения XXII съезда КПСС

С каждым днем ширится соревнование масс, вдохновленных величественной программой построения коммунизма в нашей стране. Трудовой подъем, направленный на выполнение решений XXII съезда КПСС и решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС, слил воедино мысли и чувства советских людей, превратил всю страну в единую ударную стройку.

Недавно ярославские шинники выступили с призывом начать борьбу за перевыполнение плана по выпуску автомобильных шин, за улучшение их качества и досрочную организацию производства долговечной «обуви» для автомобилей — шин повышенной ходимости типа «РС» и «Р». В 1963 году коллектив Ярославского ордена Ленина шинного завода обязался выпустить 260 тысяч комплектов легковых шин с радиально расположенными нитями корда в каркасе (с постоянным протектором), а в 1964 году — 500 тысяч грузовых шин со съемным протектором. Славный почин ярославцев одобрен Центральным Комитетом КПСС. Он встретил широкий отклик химиков, металлургов, текстильщиков, строителей. Горячо подхватили его предприятия-смежники.

Наш корреспондент побывал на Ярославском шинном заводе. Он беседовал с рабочими, инженерами, руководителями предприятия. Об их делах и планах, о большом трудовом подъеме, которым охвачен весь коллектив, рассказывается в этой корреспонденции.

*

Кто из водителей не знает, что такое «лысая» шина? На ней далеко не уедешь. Много хлопот и неприятностей причиняет она шоферу. А перед тем, как сотрется рисунок протектора и вовсе износится покрышка, она успевает пробежать всего лишь 40—45 тысяч километров. Это очень небольшой срок. Если сопоставить долговечность автомобиля и шины, мы увидим такую картину: стоимость покрышек, которые изнашивает за свою жизнь автомобиль, составляет большую долю его собственной стоимости.

Не один раз автомобилисту приходилось с горечью наблюдать: каркас шины еще совершенно целый, а шину выбрасывают — и только потому, что износился протектор. А ведь на изготовление покрышки идет ценное и дорогостоящее сырье — каучук и текстиль.

Где же выход, что надо сделать, чтобы увеличить срок службы шин? Над этим неустанно трудятся конструкторы, технологи в тесном содружестве с заводскими рабочими; совершенствуются рецептура и конструкции шин, разрабатываются новые, более глубокие рисунки протектора.

— Пробег серийных шин, — говорит директор Ярославского шинного завода В. Чесноков, — повысился в последние годы в среднем на 15—20 процентов. Это равноценно вводу в строй нового шинного завода.

Созидательной деятельностью наполнены рабочие будни коллектива. Нет здесь человека, который не стремился бы внести свой вклад в улучшение качества шин. Достаточно сказать, что за три с половиной года семилетки внедрено около 11 тысяч рационализаторских предложений с экономическим эффектом, составляющим 6750 тысяч рублей.

И вот сравнительно недавно родилась новая мысль, явившаяся логическим завершением долгих поисков коренного повышения ходимости шин. Созданы шины принципиально новой конструкции — типа «Р» и типа «РС».

Расшифруем сначала «Р». До сих пор на наших заводах в серийных шинах нити корда каркаса располагают под углом 45—62 градуса по отношению к радиусу колеса. В шине типа «Р» нити корда идут уже не под углом к нему, а в направлении радиуса, по кратчайшему расстоянию между бортами. Усилия, воспринимаемые от нагрузок, в шине «Р» вдвое меньше, чем у обычных шин. Поэтому можно значительно сократить число слоев каркаса и сэкономить материалы без ущерба для прочности. Новые шины значительно легче, их радиальная жесткость меньше. Таким образом, шины «Р» приобретают новые качества — они более надежны в эксплуатации, более долговечны.

У шины типа «РС» нити корда также расположены радиально, но у нее к тому же съемный протектор. Еще в конце прошлого века возникла идея создания съемного протектора. Но в то время технология шинного производства была на очень низком уровне и осуществить эту идею оказалось невозможным; шинникам не удавалось найти способы надежного крепления съемных протекторов. Лишь в 1959 году группа специалистов Ярославского шинного завода под руководством главного конструктора П. Шаркевича создала опытные шины со съемными протекторными кольцами для грузового автомобиля ГАЗ-51.

Что же представляет собой шина типа «РС»? Она состоит из каркаса и трех съемных протекторных колец. Беговая дорожка — плоская; на ней сделаны три продольных кольцевых паза, на которые и надеваются протекторные кольца.

Здесь надо сделать оговорку. Съемный протектор стал возможен только при создании шины типа «Р», то есть при радиальном расположении нитей корда. И объясняется это вот чем. У обычных шин при наполнении их воздухом до рабочего давления диаметр покрышки практически не меняется. Другое дело — шина, у которой нити корда идут радиально. При наполнении воздухом диаметр покрышки увеличивается, и благодаря этому протекторные кольца плотно охватывают каркас.

Перед конструкторами стояла сложная задача — найти правильное сочетание противоположных требований: надежное закрепление протектора и быстрая смена его. Эта задача успешно решена. Для замены колец одному человеку требуется всего лишь 10—12 минут. Удалив из шины воздух, снимают старый и закрепляют новый протектор, а затем снова наполняют шину воздухом. Требования эксплуатации определили высокую гибкость и малую растяжимость съемного протектора. Была принята резино-металлическая конструкция протекторных колец. Наружная их часть изготовляется из износостойкой резины, имеющей рисунок беговой дорожки (это придает кольцам гибкость), а внутренняя, прилегающая к каркасу, — из металлокорда (он делает их практически нерастяжимыми). Протекторные кольца имеют два типа рисунка. Один предназначен для труднопроходимых дорог и бездорожья, другой — для дорог, имеющих твердое покрытие. При необходимости назначение шины можно легко изменить. Для этого надо лишь сменить протектор. Таким образом, шина стала универсальной.

За три года ярославские шинники изготовили свыше 50 тысяч опытных шин типа «РС».

Что же показала проверка новых шин в эксплуатации? Длительное время они испытывались в разных климатических условиях — на Кавказе, в Крыму, в республиках Средней Азии и в северных районах нашей страны, на различных дорогах — грунтовых, гравийных, в карьерах.



НЕ БОЯЩИЕСЯ

«Шоферское спасибо, — пишут в своем письме работники Ялтинского грузового автопарка № 3. — В нашем автопарке испытываются покрышки со съемными кольцами, изготовленные на Ярославском шинном заводе. Группа автомобилей прошла на этих шинах до 75 тысяч километров. Состояние каркасов таково, что можно с уверенностью сказать: они пройдут 150—200 тысяч километров. Все водители довольны новыми шинами, их эксплуатационными качествами. Покрышки отлично зарекомендовали себя на горных дорогах Крыма как в зимнее, так и в летнее время. Велика заслуга конструкторов и всего коллектива завода, создавших такие замечательные шины».

Интересно послушать шофера-испытателя Ярославского шинного завода А. Строкова, водительский стаж которого — 27 лет. «В мае 1960 года наш завод получил 20 новых автомашин для испытания шин типа «РС», — рассказывает он. — Я принял одну из этих машин. Загрузив балластом в 2,5 тонны, ездил на ней сначала по шоссе Ярославль — Кострома с асфальтированным покрытием, а затем по булыжной дороге Ярославль — Рыбинск. Осенью работал на вывозке сельскохозяйственных продуктов в Ярославской области. Дорожные условия были не совсем благоприятными, но шины со съемными протекторными кольцами ни разу не подвели. В октябре наша колонна отправилась по маршруту Москва — Харьков — Ростов-на-Дону — Ставрополь — Керченский пролив—Курск—Орел — Тула — Москва — Ярославль. В пробеге мы замеряли давление шин, контролировали износ рисунка протекторных колец, переставляли шины, как полагается по схеме. Через некоторое время мы вновь отправились в пробег — теперь уже на Кавказ, где проводили испытания на горных дорогах. После этого побывали в Прибалтике и Крыму. Последняя покрышка на моей машине вышла из строя после пробега в 164 тысячи километров. У некоторых шоферов нашей колонны шины показали еще большую ходимость: у Кузьмичева — 217 тысяч километров, у Макаренко — 247, у Грачева — 276 тысяч километров; средний же пробег шин превысил 120 тысяч километров».

В новых шинах обнаружились и недостатки. У них, например, легко повреждается боковина каркаса. Вероятная причина этого — перетирание борта о закраину обода. Сейчас конструкторы и технологи завода совершенствуют новую шину.

Опытные пробеги показали, что протекторные кольца при грамотном вождении автомобиля не провертываются, не спадают и не соскальзывают. Это значит, что тормозить надо плавно, не допуская сильного заноса на поворотах, боковых ударов, и строго поддерживать давление, рекомендуемое заводом. Средний пробег выбывших из эксплуатации съемных протекторов составил 70—90 тысяч километров. Практически это означает, что покрышка-каркас, уже сейчас имеющая ходимость не меньше 150 тысяч километров, успешно выдерживает две смены протекторных колец.

Таким образом, успехи налицо, однако еще многое предстоит сделать. Надо устранить все выявленные при испытаниях дефекты, быстрее освоить производство новых шин, а потом перевести их на серийный поток.

Постановление Центрального Комитета КПСС, который одобрил и поддержал инициативу ярославских шинников, машиностроителей, проектировщиков и строителей, развернувших соревнование за досрочную организацию производства шин «РС» и «Р», еще больше воодушевило тружеников шинного завода и предприятий-смежников.

Осенью прошлого года на обширной территории этого завода кипели строительные работы, возводились огромные корпуса новых цехов и бытовых помещений. Городская партийная организация объявила реконструкцию завода народной стройкой.

На помощь ярославским шинникам прибыли сотни коммунистов. Соревнование захватило всех. В борьбе за высокое звание коллективов коммунистического труда участвуют 24 цеха, 81 смена, 78 участков, свыше 800 бригад. На заводе, отметившем в октябре свое тридцатилетие, созданы общественные конструкторские бюро, группы рабочих-исследователей, бюро экономического анализа, советы новаторов. Творческая мысль людей, участвующих в этих организациях, объединена стремлением дать Родине больше продукции лучшего качества.

Подсчитано, что на каждую тысячу километров пробега автомобиля ГАЗ-51 на шинах «РС» по сравнению с серийными шинами экономия каучука составляет 822 грамма и текстильного корда — 0,6 квадратного метра. Если эти цифры помножить на сотни тысяч наших машин, ожидающих покрышек новой конструкции, нетрудно представить, какую экономию материалов и денежных средств в целом по стране даст применение шин типа «РС».



Новаторы Ярославского шинного завода, ударники коммунистического труда: делегат XXII съезда КПСС П. Гунин (слева) и К. Козлов. Они первыми на предприятии освоили сложную технологию изготовления шин со съемными протекторами.

Фото В. Полунина

Для широкого производства новых шин требуются специально обученные рабочие. Вот почему на заводе серьезно занялись подготовкой квалифицированных сборщиков, браслетчиков, вальцовщиков и рабочих других специальностей.

В изготовлении шины участвует весь заводской коллектив; здесь и процесс резиносмешения, и вальцовка, каландрование резины, сборка шин и их вулканизация. Один из самых ответственных этапов технологического процесса — сборка шины. В. Мохову одному из первых пришлось собирать покрышки «РС». На заводе он работает без малого 15 лет. За эти годы через его руки прошли покрышки для грузовых и легковых автомобилей, опытные и серийные шины, обычные и тропические. Но таких покрышек, где нити корда в каркасе расположены радиально, да и еще съемный протектор, — не было ни разу. «Трудиться довелось крепко, — рассказывает он. — Зато как приятно было узнать, что одна из покрышек, собранных мною и моей помощницей Альбиной Репкиной, установила рекорд, пробежав 202 тысячи километров. А через небольшой срок этот рекорд был превзойден другой покрышкой, к которой мне тоже довелось приложить руку, — она прошла уже свыше 215 тысяч километров». Но это не предел. Покрышка сборщика Кузьмичева оказалась еще долговечнее — 265 тысяч километров!

В работе шинников нужны высокое мастерство, зоркий глаз. Резина не терпит посторонних включений. Достаточно попасть песчинке, крохотному кусочку дерева или металла — и изделия из такой резины становятся браком. Вот почему культура производства — одно из важнейших условий успеха в социалистическом соревновании шинников.

Ярославские шинники знают, что покрышки типа «РС», которые они изготовляют, нужны народному хозяйству. Именно поэтому с таким воодушевлением они отдают производству свой труд, свои силы и знания.

К. НИКОЛАЕВ,
наш спец. корр.

г. Ярославль.

РАССТОЯНИЙ



Новое семейст

Выполняя решения XXII съезда КПСС, коллектив Ульяновского автозавода настойчиво ведет творческие поиски новых конструкций, готовит к выпуску более совершенные машины. В ближайшее время на смену семейству автомобилей УАЗ-450 придет семейство УАЗ-452. Оно включает фургон УАЗ-452 для перевозки промышленных и продовольственных товаров, санитарный автомобиль УАЗ-452А, автобус УАЗ-452В и грузовик УАЗ-452Д. Первые три модели имеют кузовы вагонного типа, последняя — кабину, расположенную над двигателем.

Базовая модель всего семейства — автомобиль УАЗ-452. Это двухосная машина с обеими ведущими осями, предназначенная для перевозки промышленных и продовольственных товаров в условиях бездорожья. Автомобиль в снаряженном состоянии весит 1710 кг, а с грузом 0,8 т и двумя людьми в кабине — 2660 кг. На переднюю ось приходится 47 процентов полного веса, на заднюю — 53 процента. Такое распределение веса по осям способствует повышению проходимости автомобиля при эксплуатации на грунтовых дорогах.

На автомобиле УАЗ-452 установлен двигатель ГАЗ-21. Он обеспечивает хорошие тяговые качества в любых дорожных условиях и позволяет на дорогах с усовершенствованным покрытием развивать скорость до 100 км/час. Сухое однодисковое сцепление имеет шесть периферийных нажимных пружин. Ведомый диск снабжен пружинной ступицей и гасителем колебаний. Привод сцепления — механический с подвесной педалью. Коробка передач — четырехступенчатая, две передачи (третья и четвертая) имеют синхронизаторы. Передаточное число первой передачи равно 4,124, второй — 2,461, третьей — 1,580, четвертой — 1,000, заднего хода — 5,224. Привод коробки передач — дистанционный с рычагом переключения, расположенным на рулевой колонке под рулевым колесом.



Раздаточная коробка смонтирована на заднем торце коробки передач и имеет две передачи: прямую с передаточным числом 1,00 и понижающую с передаточным числом 1,94. Раздаточная коробка сконструирована таким образом, что при движении на прямой передаче под нагрузкой находится только один вал. Это уменьшает потери на трение и перебалтывание смазки (в раздаточной коробке УАЗ-450 под нагрузкой постоянно находятся все три вала). Кроме того, соединение коробки передач и раздаточной коробки в одном разъемном блоке дало возможность исключить на автомобиле УАЗ-452 один карданный вал и два карданных шарнира по сравнению с автомобилем УАЗ-450. Привод раздаточной коробки осуществляется рычагами, расположенными на воздуховоде в кабине.

Карданная передача состоит из двух валов, передающих усилие от раздаточной коробки к переднему и заднему ведущим мостам. Карданные валы — трубчатые, открытого типа. Жесткие карданные шарниры установлены на таких же игольчатых подшипниках, как и на автомобиле УАЗ-450, но имеющих более надежное уплотнение, увеличивающее долговечность шарниров.

Картеры переднего и заднего мостов максимально унифицированы с картерами мостов автомобиля УАЗ-450. Главная передача (пара конических шестерен со спиральными зубьями) одноступенчатая и имеет передаточное число 5,125. Дифференциал состоит из разъемного корпуса, крестовины и четырех конических сателлитов в отличие от дифференциала автомобиля УАЗ-450, имеющего ось и два сателлита.

Штампованные из листовой стали колеса выполнены с глубоким ободом; шины — 8,40×15. Колея и база такие же, как на автомобиле УАЗ-450.

Рама автомобиля прямая, лонжероны открытого корытообразного сечения с местными усилителями. Поперечины соединены с лонжеронами при помощи сварки. В передней и задней частях рамы размещены штампованные из листовой стали буфера. Спереди на лонжеронах установлены буксирные петли, а на задней поперечине — буксирный прибор. Подвеска переднего и заднего мостов осуществлена на четырех продольных полуэллиптических рессорах, работающих совместно с четырьмя телескопическими амортизаторами. Концы рессор заделаны в резиновые подушки, установленные в кронштейнах рамы, благодаря чему уменьшено количество точек смазки.

Рулевое управление отличается повышенным коэффициентом полезного действия и значительно проще, чем у автомобиля УАЗ-450; оно состоит из червяка и двойного ролика. Усилие передается через продольную тягу к левому управляемому колесу (на УАЗ-450 — через червячный механизм к правому управляемому колесу).

Ручной трансмиссионный тормоз колодочного типа с барабаном расположен на выходном валу раздаточной коробки, привод его механический. Ножные тормоза также колодочного типа, но с гидравлическим приводом, педаль подвесная. Передние тормоза имеют отдельный привод на каждую колодку, что значительно повышает эффективность их действия.

На автомобиле установлена 12-вольтовая система электрооборудования. Минусовая клемма аккумуляторной ба-



Слева — автомобили УАЗ на испытаниях в Каракумах, справа — фургон УАЗ-452.



ВО УАЗ

тареи соединена с массой, включение стартера осуществляется поворотом ключа зажигания.

Двухместная кабина автомобиля имеет отдельные сиденья для водителя и пассажира.

Все автомобили семейства УАЗ-452 оборудованы отопителями и устройством для обдува ветрового стекла теплым воздухом. Санитарный автомобиль УАЗ-452А, помимо задних дверей, имеет еще и боковую. Автобус УАЗ-452В снабжен двумя отопителями и поворотными форточками для вентиляции. Он предназначен для перевозки 10 пассажиров и 100 кг багажа. На грузовом автомобиле УАЗ-452Д установлена платформа с тремя откидывающимися бортами.

Автомобили УАЗ-452А, УАЗ-452В и УАЗ-452Д максимально унифицированы с базовой моделью УАЗ-452. Все они оборудованы зубчатыми муфтами отключения передних колес. Это позволяет при эксплуатации автомобилей на хороших дорогах (с твердым покрытием, сухих грунтовых и пр.) исключить потери на трение в шестернях и подшипниках привода передних колес, а также уменьшить износ привода переднего моста.

Опытная партия автомобилей семейства УАЗ-452 была подвергнута государственным испытаниям, которые включали пробег по маршруту Ульяновск — Ташкент — Ашхабад — Баку — Симферополь — Москва, проверку в лабораториях НАМИ и НИИАТа, работу в сельских условиях и т. п. В испытаниях участвовало по два автомобиля УАЗ-452А, УАЗ-452В, УАЗ-452Д и для сравнения автомобиль УАЗ-450. За время пробеговых испытаний автомобилям пришлось преодолеть тяжелые пески в районах городов Челкар, Аральск и Мары, пройти по горным и грунтовым дорогам. В течение испытания автомобили показали достаточную прочность и износостойкость, хорошую плавность хода и высокие динамические качества.

Общий пробег автомобилей УАЗ-452А, УАЗ-452Д и УАЗ-450 составил 29 тысяч км, а автомобиля УАЗ-452В — 35 тысяч км. Средняя скорость движения за период испытаний была 45 км/час. Максимальная скорость колебалась от 96 км/час на УАЗ-452Д до 102 км/час на УАЗ-452 и УАЗ-452В. Эти показатели относятся к полностью груженым автомобилям и достигнуты на ровном асфальтированном шоссе. Максимальная скорость автомобиля УАЗ-450 в тех же условиях была 91 км/час.

Максимальный расход топлива у новых автомобилей УАЗ-452 лежит в пределах 6,9—9,1 л/100 км при движении со скоростью 25—30 км/час без груза и 8,5—10,1 л/100 км при движении со скоростью 25—34 км/час с грузом. (У автомобиля УАЗ-450 минимальный расход составил 12,0 л/100 км без груза и 12,6 л/100 км с грузом при скорости движения 30 км/час.). Топливная экономичность на более высоких скоростях движения также была удовлетворительной. При скорости 60 км/час расход топлива автомобилем УАЗ-452 с грузом составил 12—13 л/100 км (на автомобиле УАЗ-450 18 л/100 км), а при скорости 80 км/час не превышал 16,5 л/100 км.

Средний расход топлива за весь период испытаний составил: на УАЗ-452 — от 17,8 до 18,6 л/100 км, на УАЗ-452В — от 18,2 до 19,3 л/100 км, на УАЗ-452Д — от 20,0 до 20,9 л/100 км (на УАЗ-450 средний расход топлива составил 22,5 л/100 км).

Как показали испытания, семейство автомобилей УАЗ-452 явится достойным преемником семейства УАЗ-450. После устранения отмеченных государственной комиссией недостатков начнется серийный выпуск новых автомобилей.

А. МУСИК,
старший инженер-испытатель, общественный корреспондент журнала «За рулем» на Ульяновском автозаводе.

Слева — автобус УАЗ-452В на снежной целине; справа — грузовик 452Д в весеннюю распутицу.

Фото С. Паршина





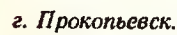
Читатели СОВЕТУЮТ

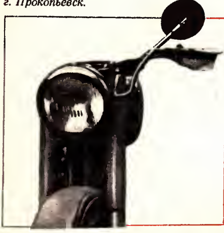
ВИДИМОСТЬ СТАЛА ЛУЧШЕ

Зеркало заднего вида обычно размещено на руле мотоцикла. Это не всегда удобно для водителя.

Я убрал зажим, которым крепится зеркало, и перенес его на кронштейн фары. Резьба от зажима подошла к этому месту. Снаружи поставил контргайку, просверлил отверстие и закрепил зеркало (см. фото). Видимость стала лучше, чем раньше.

В. ДЫМОВ.


г. Прокопьевск.



ЧТОБЫ ПАССАЖИРУ БЫЛО УДОБНО

Для того чтобы повысить комфортабельность езды на мотороллере «Вятка», я установил на него подножки и спинку.

Подножка выполнена из согнутой стальной пластины, на которую наклепана резиновая накладка. Крепится она к платформе винтом. Спинка состоит из согнутого стального угольника и пенопластовой подушки. К сиденью спинка присоединяется двумя болтами М10 через отверстия, имеющиеся на задней стенке седла.

В. КРАМАРЕНКО.



УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ ПУСКОВАЯ РУКОЯТКА

При эксплуатации автомобиля зимой водителю нередко приходится прибегать к помощи пусковой рукоятки. В результате отверстие для пусковой рукоятки в облицовке или бампере разбивается, появляются заусенцы.

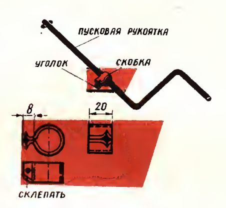
Мною применено простое и надежное средство, предохраняющее отверстие для пусковой рукоятки от разрушения. На пусковую рукоятку надевается скобка, изготовленная из металлической пластинки толщиной 1,5 мм.

Пластинка может быть из любого металла; важно, чтобы она легко гнулась и была достаточно прочной.

Как изготовить скобку, ясно из прилагаемого рисунка и чертежа. При использовании приспособления скобку вводят в отверстие для рукоятки, что и обеспечивает сохранность отверстия.

Чтобы скобка не прошла сквозь отверстие для пусковой рукоятки, ее уголки, обращенные к ручке, отгибают.

М. ШЕНКЕР.



ПЕРЕДЕЛКА ВИЛКИ «ТУЛЫ-200»

Подвеска передней вилки модернизированных мотороллеров «Тула-200М» снабжена рычагами тянущего типа. Они имеют значительное преимущество перед рычагами толкающего типа, которые устанавливались на машинах первых выпусков.

Можно ли переделать вилку старой конструкции так, чтобы рычаги подвески из толкающих стали тянущими? Можно. Причем это под силу каждому владельцу мотороллера.

Прежде всего необходимо снять руль и вынуть переднюю вилку. Затем отсоединить колеса, гидравлический амортизатор и пружину подвески. Переднюю часть маятника нагружают, как показано на рис. 1. Поверхность вилки в указанном стрелкой месте разогревают паяльной лампой или газовой горелкой. Затем отгибают вилку на угол в 20 градусов.

Для определения правильности загиба следует установить на мотороллер вилку (рис. 2), а также колеса и, не ставя пру-

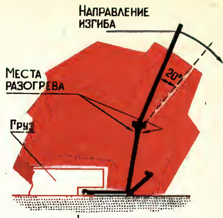


Рис. 1.



Рис. 2.

жии подвески, проверить качание маятника. В его верхнем положении колесо не должно доходить до переднего крыла мотороллера на 10—15 мм.

В. ДУБИЛЬЕР.

г. Днепропетровск.

КАК ОЧИСТИТЬ ОТО ЛЬДА СМОТРОВЫЕ СТЕКЛА

При безгаражной эксплуатации автомобилей в зимнее время смотровые стекла нередко обледеневают и перед водителем возникает проблема их очистки. При этом нередко прибегают к протирке стекол мешочком, заполненным поваренной солью, что нельзя признать удачным, так как солевой раствор вызывает коррозию деталей. Более приемлемой является промывка стекол горячей водой, но и здесь есть свои неудобства: в мороз вода замерзает на кузове автомобиля, а кроме того, расходуется много тряпок и концов для протирки стекол насухо.

Я обычно использую для отогрева заледеневших стекол медицинскую резиновую грелку, заполненную горячей водой. Можно приложить грелку к поверхности обледенения, доведя лед до таяния, а затем насухо протереть стекла. Но разумнее прикладывать грелку ко внутренней стороне стекла, изнутри машины — тогда лед соскользнет корочками и стекла почти не придется протирать. Воду в грелку можно взять из радиатора предварительно прогретого двигателя, через спускной краник, а затем опорожнить грелку обратно в радиатор.

Л. ЛОЗИНСКАЯ.

Читатели советуют

ФИЛЬТР НА ДОЗИРУЮЩИЙ БАЧОК ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

При езде по пыльным проселочным дорогам (особенно по песчаным) много пыли и песка попадает в подкапотное пространство, где оседает на двигатель и агрегаты, и в том числе на дозирующий бачок тормозной системы. Благодаря наличию на бачке закраины «А» не удается полностью удалить пыль и песчинки протиранием крышки тряпкой. Поэтому при открывании пробки пыль и песчинки, находящиеся под закраиной, неизбежно попадают в бачок и тормозную систему автомобиля. Во избежание этого я надел на бачок своего «Москвича-407» фильтр-мешочек, сшитый из нескольких (4—5) слоев марли (широкого бинта). В край фильтра вшита резинка, надежно удерживающая его на бачке (см. рисунок). Тем самым полностью исключена возможность попадания в бачок песка и пыли, повысилась надежность тормозной системы.

А. КОРОЛЬ.

г. Мурманск.

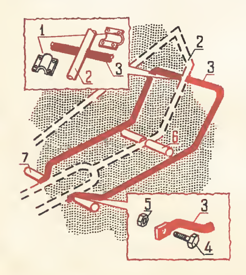
ЗАЩИТНАЯ ДУГА НА МОТОЦИКЛЕ

Назначение этого устройства определено самим названием. Такая дуга защитит ноги мотоциклиста от травм при падениях и столкновениях. Она будет также служить опорой для грязезащитных щитков.

Изготовляют дугу из газовой трубы небольшого диаметра (см. рисунок). Крепят ее в трех точках: на передней части рамы посредством двух металлических хомутов и в местах крепления подножек для пассажира — с помощью обыкновенных болтов. Подножки в этом случае становятся необязательными. Задняя часть трубы при соответствующей форме изгиба будет служить опорой для ног пассажира. Правую и левую горизонтальные ее части используют как подставки при стоянке мотоцикла.

Прежде чем изготовлять дугу, делают шаблон из толстой мягкой проволоки и по нему изгибают трубу. В местах изгиба ее подогревают паяльной лампой. Концы трубы расклепывают и в них просверливают отверстия для болтов.

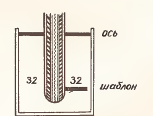
А. БУКАНОВ.



1 — хомуты; 2 — рама мотоцикла; 3 — защитная труба; 4 — болт; 5 — гайка; 6 — подножка для водителя; 7 — подножка для пассажира.

ШАБЛОН ДЛЯ УСТАНОВКИ КОЛЕС

Более восьми лет занимаюсь я мотоциклетным спортом. Участвуя в соревнованиях по фигурному вождению и длительных туристских пробегах, неоднократно убеждался, как важно правильно (строго прямолинейно) установить заднее ведущее колесо по отношению к переднему. Если делать это «на глазок», почти всегда ошибешься. В результате перекашивается колесо, что в конечном счете вызывает преждевременный износ шин, звездочки, цепи, задней шестерни. Кроме того, ухудшается «накат» мотоцикла. Чтобы избежать ошибки, целесообразно применять шаблон. Его надо установить между ободом колеса и задней частью вилки (как показано на чертеже). Шаблон можно изготовить из железа или алюминия. Мною использован для этой цели торцовый ключ, имеющийся в наборе водительского инструмента. Размер шаблона должен соответствовать той или иной модели мотоцикла. Для ИЖ-56 длина его будет равна 32 мм.



ЧТОБЫ ОБЛЕГЧИТЬ МОНТАЖ ШИН

При монтаже шин наибольшая трудность заключается в том, чтобы пропустить вентиль камеры в отверстие обода. Я предлагаю применить для этой цели специальное приспособление. Изготовляют его из запасного колпачка вентиля, в котором просверливают отверстие диаметром 1,5—2,0 мм. Затем берут трос длиной 20—25 см, опаивают один его конец, а другой продевают в отверстие, и приспособление готово. Его навертывают на вентиль камеры и через отверстие в ободе вытаскивают конец троса наружу. Тем самым значительно облегчается и ускоряется монтаж шин.

Е. ЛИХОНИН.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ «НЕЙТРАЛЬ»

При переходе с третьей передачи на нейтральную водители «Вятки» слышат легкие удары в коробке передач и ощущают небольшое торможение. Чтобы избежать этого и облегчить переключение передач, в секторе фиксатора (см. рис.) между второй и третьей передачами делается пропил радиусом 6 мм. Таким образом, получается дополнительная «нейтраль». Она упрощает управление роллером и обеспечивает долговечность дисков сцепления.

Годичная эксплуатация «Вятки» с двумя «нейтралями» подтвердила эффективность и целесообразность этого нововведения.

Хочется пожелать, чтобы завод-изготовитель внес это несложное усовершенствование в выпускаемые мотороллеры.

В. ЗУЕВ.



УДОБНЫЙ СПОСОБ

Обычно при монтаже мотоциклетных покрышек пользуются монтажными лопатками. Работа эта очень трудоемкая, а главное — лопатки нередко прорезают камеру, причем таких повреждений не могут избежать подчас и опытные мотоциклисты.

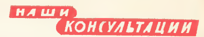
Между тем существует испытанный, но почему-то забытый способ, который исключает повреждения камер и значительно облегчает монтаж покрышек.

Суть этого способа заключается в следующем: перед тем, как монтировать покрышку, смачивают руку водой и хорошо намыливают. Затем рукой проводят по ободу покрышки так, чтобы была затронута и внутренняя поверхность. После этого, слегка надавливая на покрышку ногой, ее без труда монтируют на обод.

Р. МУХАМЕДЗАНОВ.

г. Ленинград.

СЛЕВА ИЛИ СПРАВА?



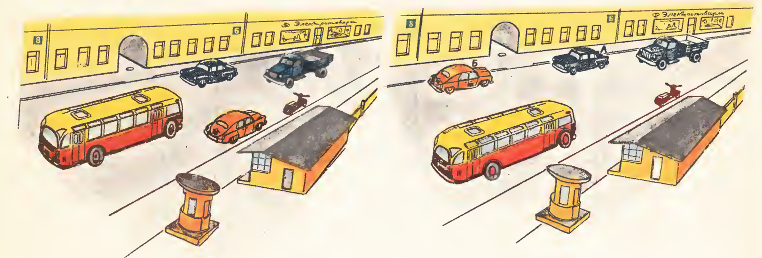


Рис. 1

Рис. 2

Многие читатели журнала в своих письмах спрашивают, можно ли остановить автомобиль на левой по ходу движения стороне проезжей части? Вопрос не случаен. Нередко сложившиеся обстоятельства заставляют водителя прибегнуть именно к такому способу остановки транспортного средства (мы имеем в виду не только автомобили). И вот тут он, зачастую неплохо зная правила остановки и стоянки, начинает теряться в догадках: а можно ли так поступить?

Давайте посмотрим, что же говорится на этот счет в «Правилах движения по улицам и дорогам Союза ССР».

Статья 69 Правил гласит, что «перед остановкой водитель обязан подать сигнал маневрирования, перестроиться в крайний ряд...» и что автомобиль должен быть остановлен «вплотную к тротуару, бортовому камню или на обочине дороги». Таким образом, в этой статье нет ничего, что обязывало бы водителя к подаче сигнала поворота направо или к остановке только на правой стороне.

Более того, п. «а» ст. 37 Правил говорит, что «перед началом движения от тротуара, с обочины...» водитель подает сигнал маневрирования «соответствующего направления». Такая формулировка подтверждает мысль о том, что водители, начиная движение с места остановки или стоянки, могут отъезжать не только от правой стороны (предупреждая об этом сигналом поворота налево), но и от левого тротуара или с левой обочины. Тогда необходимо подавать сигнал поворота направо.

Водителям предоставлено право выбрать для остановки любую сторону улицы или дороги. Они останавливают автомобили (мотоциклы) так, чтобы было удобно посадить или высадить пассажиров, положить или снять груз, наблюдать за оставленным транспортным средством. Но при этом им необходимо учитывать, что согласно ч. II ст. 18 Правил пассажиры могут высаживаться только в сторону тротуара или обочины, а из грузового автомобиля еще и через задний борт (ст. 18, ч. III).

Следовательно, для того чтобы пассажиру удобно было выйти из коляски мотоцикла, расположенной с правой стороны, с переднего сиденья легкового или из кабины грузового автомобиля, необходимо остановиться на правой стороне улицы или дороги. В противном случае водителю придется выходить из автомобиля и выпускать пассажира через свою дверь.

Ну, а может ли водитель автомобиля или мотоцикла выйти на проезжую часть при остановке на правой стороне улицы или дороги (при правостороннем расположении коляски)? Поскольку ст. 18 входит в раздел «Правила для пешеходов и пассажиров», ее требования и ограничения не распространяются на водителей. Они, соблюдая необходимые меры предосторожности, вправе высаживаться и не в сторону тротуара или края дороги.

В проездах с односторонним движением остановка ни на правой, ни на левой стороне не создает угрозы безопасности, так как нет движения во встречном направлении. На улицах и дорогах с двусторонним движением водитель, подъезжая для остановки к левой стороне (против направления движения транспортного потока), должен соблюдать особую осторожность. Он может заезжать на левую сторону только в том случае, когда уверен, что не помешает другим транспортным средствам, движущимся в прямом направлении. Выполнение этого требования ст. 66 Правил — необходимая мера для предотвращения столкновения машин.

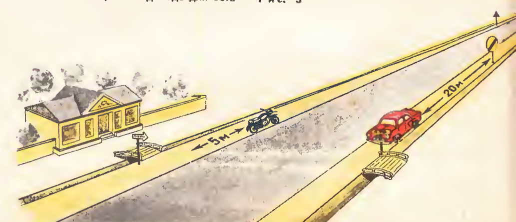
Часто возникают сомнения, не ограничивается ли право подъезда для остановки к левой стороне только узкими улицами (дорогами) или такими, по которым не проходят маршруты транспорта общего пользования?

Нет, в тексте Правил движения не содержится подобных оговорок. Следовательно, можно подъехать для остановки к левой стороне и тех улиц и дорог, по которым движение происходит в несколько рядов, с трамвайными путями, троллейбусными и автобусными маршрутами. Конечно, чем больше полос движения транспортных средств придется пересекать на пути к левой стороне, тем большая ответственность за безопасность маневрирования ложится на водителя.

Практически на улицах и дорогах, общая ширина проезжей части которых достаточна для разворота без применения заднего хода, водители редко выезжают на левую сторону против направления движения транспортного потока. Они обычно проезжают намеченное для остановки место, затем разворачиваются и подъезжают к нужному пункту, оставляя его справа от себя. В Правилах движения эта обязанность не обусловлена. Так сложилось на практике.

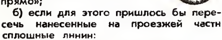
Все же вследствие повышенной опасности при выезде на левую сторону, особенно на улицах (дорогах) с интенсивным движением, в Правилах содержатся ограничения такого маневра. Нельзя заезжать на левую сторону, а следовательно, останавливать транс-

Рис. 3



портные средства против направления движения потока:

а) в зоне действия дорожного сигнального знака III. 3. «Движение только прямо»;



б) если для этого пришлось бы пересечь нанесенные на проезжей части сплошные линии:



«осевая»,

«резервная зона»,

«барьерная»;

в) в местах, где Правилами движения запрещено поворачивать налево (ст. ст. 64 и 65).

Теперь рассмотрим условия, когда на одной из сторон улицы или дороги стоянка запрещена, хотя подъезд для кратковременной остановки и разрешен.

Запрещается стоянка на левой стороне улицы и дороги с односторонним движением, если ширина проезжей части не позволяет расположить транспортные средства более чем в два ряда (ст. 71, п. «г»). Кроме того, есть улицы с двусторонним движением, проезжая часть которых настолько узка (рис. 1), что между транспортными средствами, стоящими по обе стороны, не могут разъехаться встречные автомобили (а в их числе предусматриваются и автобусы). На таких улицах стоянка разрешена только на одной стороне. И автомобили, движущиеся во встречных направлениях, разъезжаются беспрепятственно (это видно на рис. 2).

Для рассматриваемого случая статьей 72 Правил движения определен признак требуемой стороны; это — та сторона, на которой дома имеют четные номера. Для одних автомобилей (например, А на рис. 2) эта сторона — правая по направлению их движения, совпадающему с направлением движения транспортного потока, для других (автомобиль Б) — левая по направлению их движения, противоположному движению транспортного потока.

Обратим внимание на то обстоятельство, что мотоцикл, стоящий напротив домов с четными номерами, в показанной обстановке не затрудняет разъезда встречных автомобилей. Следовательно, в данной обстановке он не подпадает под ограничение ст. 72 Правил.

Для дорог с такой же шириной проезжей части Правила не устанавливают объективного признака стороны, на которой должны располагаться стоящие автомобили (мотоциклы). Водители сами выбирают ту сторону, на которой стоять безопаснее.

Уточним в заключение, что в случае остановки на левой стороне улицы или дороги дистанции — 5 м от пешеходного перехода (ст. 70, п. «б») и 20 м от дорожных сигнальных знаков (ст. 70, п. «е») — должны быть оставлены не впереди, а позади автомобиля или мотоцикла (рис. 3).

Г. СОЛОВЬЕВ.

ЕЩЕ О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЬСКИХ КАДРОВ

Давно уже не новость, что профессия шофера становится все более ведущей и массовой профессией на автомобильном транспорте; не будет также открытием, если мы скажем, что водители должны отлично знать материальную часть, в совершенстве владеть передовыми методами эксплуатации, технического обслуживания автомобилей, обеспечивать безопасность движения, уметь экспедировать грузы, культурно обслуживать пассажиров.

В Амурской области, как и в других местах нашей страны, в подготовке водительских кадров немалая роль принадлежит школам и курсам, где закладываются основы профессионального мастерства будущих автомобилистов.

К решению этой задачи в передовых клубах, школах и курсах нашей области относятся серьезно. Здесь систематически занимаются вопросами воспитания курсантов, совершенствуют учебный процесс. Например, заметно повысилась педагогическая и техническая квалификация преподавательского состава Благовещенском автомотоклубе (начальник тов. Палатников).

Однако далеко не везде система подготовки массовых автотранспортных кадров соответствует требованиям времени.

Уже не раз говорилось, что действующая сейчас программа подготовки шоферов-профессионалов нуждается в улучшении. Она слабо освещает вопросы технического обслуживания машин, организацию перевозок, экономику автотранспорта. Мало времени отводится для практических занятий по вождению и слесарному делу.

Не изжиты и нарушения программы. Кое-где курсы шоферов-профессионалов организуются без соответствующей материально-технической базы, помещений; к преподаванию допускаются лица, не только не имеющие специального образования, но и плохо знающие автомобильное дело. А отдельные руководители совершенно неосновательно пошли по пути сокращения и без того сжатой программы, и прежде всего таких дисциплин, как основы эксплуатации, разборочно-сборочные работы, техническое обслуживание, ремонт, вождение машин.

Такое положение было, например, в Шимановском районе нашей области. Отдельные преподаватели к занятиям готовились плохо и нередко срывали их. Плакатов и других наглядных пособий было недостаточно. Учебный транспорт выпускался на линию с дефектами, угрожавшими безопасности движения.

Неудовлетворительно обстояло дело в Райчихинском автомотоклубе. В его филиалах, находящихся в Архаре, Бурее и Завитой, укоренилась вредная практика сокращения программы обучения, допущения к преподаванию лиц, не имеющих на то права и даже скомпрометировавших себя.

На наш взгляд, надо подумать над улучшением работы по повышению квалификации шоферов. Нередко еще, к сожалению, удостоверения шофера II и I класса выдаются лицам, не имеющим предусмотренного положением стажа работы за рулем, не выполняющим производственные задания и даже нарушающим трудовую дисциплину. Мы неоднократно сталкивались с подобными фактами. У некоторых водителей пришлось изъять свидетельства и талоны классности, полученные без прохождения учебы на курсах. Показательно, что среди них были не только шоферы мелких гаражей, где трудно организовать занятия, но и водители из крупных автомобильных хозяйств, располагающих материально-технической базой и преподавательским составом.

Нам кажется, что, помимо регистрации курсов шоферов II и I класса, следовало бы приглашать представителей ГАИ и для участия в приеме внутренних экзаменов. Это позволит упорядочить выдачу свидетельств, послужит стимулом к повышению технических знаний шоферов.

В журнале «За рулем» неоднократно поднимался вопрос о повышении квалификации автомобилистов. В самом деле, разве допустимо, что после окончания краткосрочных курсов многие шоферы-профессионалы не считают своим долгом повышать технический уровень путем прохождения техминимумов в автохозяйствах (как это заведено среди работников других профессий) с ежегодной сдачей экзаменов? И не случайно, что часть шоферов, независимо от стажа работы по данной профессии, весьма слабо разбирается в вопросах эксплуатации и ремонта автомобилей, автошин, аккумуляторных батарей, технико-экономических показателях автотранспорта, а иногда и в элементарных правилах движения.

Повышением квалификации следует заниматься также инженерно-техническим работникам нашей области, и в первую очередь тем, кто не имеет специального образования. Ведь значительная часть начальников автохозяйств, главных инженеров и механиков Амурского автотреста не имеет специального образования. Еще острее стоит этот вопрос в сельской местности. И тем не менее этот основной костяк автомобилистов в большинстве своем нигде не учится.

Особое внимание необходимо уделить преподавательским кадрам школ, готовящих сельских механизаторов. Это будет серьезным вкладом в выполнение задачи, поставленной Бюро ЦК КПСС по РСФСР, — организовать всеобщее обучение колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям.

А. ГАЛАХОВ,
начальник Госавтоинспекции Амурского облисполкома;

Н. ЗИМИН,
начальник отделения квалификационной комиссии.

г. Благовещенск.

ВПЕРЕДИ— ГАРЕВЫЙ ОЛИМП



„Несмотря на короткий стаж...“

«И вот они приехали. И где бы ни стартовали, всюду сразу же завоевывали сердца болельщиков. Смелость, стремительные атаки, борьба на протяжении всех четырех кругов — таковы характерные черты спортивного мастерства наших гостей. Несмотря на короткий стаж езды, советские спортсмены продемонстрировали необычайно высокую технику вождения машин, мощную спортивную форму и чрезвычайно чистую манеру езды».

Так писал популярный польский журнал «Мотор» о выступлении наших гонщиков на гаревых дорожках Варшавы, Познани, Лодзи, Вроцлава и других городов.

Столь же высокую оценку мастерства советских мотоспортсменов можно было встретить на страницах спортивной прессы Чехословакии, Югославии и других стран, где хоть раз стартовали гонщики с эмблемой «СССР».

Триумфально закончилось в прошлом году выступление советских спортсменов в Швеции. В трех гонках из четырех наша команда в составе уфимцев И. Плеханова, Б. Самородова, Л. Дробязко и ровенского спортсмена В. Трофимова нанесла поражение сборной Швеции — чемпиону мира 1962 года.

Не только старты в Скандинавии, весеннее и осеннее турне наших гаревиков по Чехословакии и Польше, летние встречи с зарубежными гонщиками на советских треках, наконец, выступление в чемпионате мира свидетельствуют о растущей силе советских мотоциклистов в новых для них соревнованиях. Эту силу ощутили еще в 1961 году участники личного чемпионата мира в гонках по гаревой дорожке, когда никому не известный спортсмен из Уфы Игорь Плеханов стал третьим призером неофициального первенства Европы и участником финальных соревнований. Уфимец — единственный спортсмен, которому за последние двадцать пять лет удалось пробиться в финал с первой попытки. Даже самые способные гонщики тратили по нескольку лет, чтобы завоевать это право.

В минувшем сезоне Плеханов доказал, что взлет его был не случаен — он снова выступал в финале и попал в десятку сильнейших.

Уверенные выступления советских мотогонщиков явились результатом продуманной системы тренировок, разработанной тренером сборной команды страны заслуженным мастером спорта В. Карнеевым.

Успехи наших гаревиков особенно почетны потому, что они достигнуты в необычайно короткие сроки. Мне довелось присутствовать при рождении у нас этого вида соревнований в 1958 году. Почти пустые трибуны, неуверенные действия гонщиков, с трудом укрощающих своих пятидесятисильных «коней». Как не похоже это на ту картину, которую можно наблюдать сейчас: переполненные стадионы, захватывающие поединки зрелых мастеров, владеющих всем арсеналом средств борьбы на гаревой дорожке. А ведь прошло всего четыре года! Срок, прямо скажем, небольшой, если учесть, что в Англии, Швеции и Польше «спидвей» и «жужель» культивируются тридцать—сорок лет.

По новой формуле

Как бы ни были интересны и полезны встречи с зарубежными соперниками, они все же не могут заслонить главного события сезона — первенства страны.

В прошлом году оно разыгрывалось в четвертый раз, причем по новой формуле, значительно отличавшейся от прежней. Принятая в 1959, 1960 и 1961 годах система розыгрыша в известной мере явилась уступкой молодому виду мотоспорта. В самом деле, можно ли было считать полноценным первенством такие соревнования, в которых участвовала без предварительного отбора одна и та же небольшая (около 30 человек) группа мастеров гаревых гонок? Сохранение такой системы могло только затормозить дальнейший рост мастерства, привести к тактическому однообразию и шаблону, так как соперники за эти годы досконально изучили друг друга.

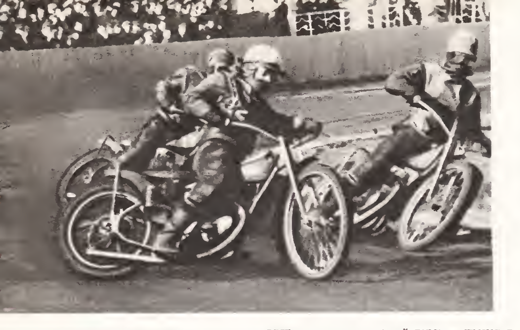
Вот почему порядок проведения первенства в прошлом году претерпел коренную реформу. В основу ее был положен принцип чемпионата. Кроме того, первенство стало не только личным, но и командным. По итогам первых пяти этапов определялась команда-победительница, а также выявлялись 32 лучших гонщика. В двух заключительных турах (полуфинале и финале) они разыгрывали медаль чемпиона.

Несмотря на то, что командная часть первенства прошла далеко не гладко (об этом пойдет речь ниже), именно она сделала соревнования значительно интереснее и содержательнее. Нововведение, продиктованное ростом популярности гаревых гонок, открыло доступ на мототреки большой группе молодых спортсменов, что сразу же дало заметный эффект. Они оживили соревнования, внесли в них свежую струю. Среди молодых, подающих надежды прежде всего хочется назвать представителей Уфы Г. Куриленко, Г. Кадырова и юного Ю. Чекранова. Геннадий Кадыров лишь в прошлом году впервые сел на мотоцикл ЭСО, но в его активе уже отличная победа над И. Плехановым, четвертое место в полуфинале первенства страны.

«Гаревый» ветер подул и с Карпат. Создание мототрека во Львове заметно повлияло на расстановку сил в заключительных турах первенства: среди 16 финалистов оказалось 4 львовских спортсмена: В. Овчинников, В. Шило, К. Крышталь, А. Грузницев. Правда, никому из них не удалось потеснить признанных мастеров, но у львовчан все впереди.

Успех выпал на долю и гонщиков Московской области во главе с Валентином Моисеевым. Он занял в финале шестое место, уступив только известному уфимскому «квартету» — Б. Самородову, И. Плеханову, Л. Дробязко и Ф. Шайнурову. Однако постичь все тайны гонок и овладеть передовыми приемами вождения машины, не располагая гаревыми дорожками, — дело почти непосильное. Несомненно, успехи москвичей В. Моисеева, Б. Захарова, А. Олеиева были бы бо́льшими, если бы в районе Москвы имелись гаревые дорожки. Из-за отсутствия их не могут пока конкурировать с сильнейшими гонщики Ленинграда, Таллина, Владивостока, Минска, хотя чемпионат страны стал для них отличной школой.

Как и следовало ожидать, победа и в



Заключительный этап первенства СССР в гонках по гаревой дорожке проходил в Уфе. На снимке: упорная борьба в одном из заездов.

Фото Р. Гайнуллина

командных и в личных гонках досталась представителям Уфы. Команда «Башкирия» в составе все тех же И. Плеханова, Л. Дробязко, Ф. Шайнурова и Б. Самородова набрала наибольшее количество очков в пяти турах и стала первым обладателем командного приза.

Уфимская четверка разыграла между собой и медали. Борьба была на редкость напряженной. Достаточно сказать, что после первого дня соревнований три участника — Л. Дробязко, И. Плеханов и Б. Самородов — набрали равное количество очков, причем трудно было отдать кому-нибудь из них предпочтение. Эту тройку отличали не только высокое мастерство и большой опыт, накопленный в трудных международных встречах. Уфимцы умели предельно мобилизоваться в самые сложные моменты соревнований и изменить ход борьбы в свою пользу. Вот почему те заезды, где встречались лидеры, проходили в необычайно остром соперничестве. Исход их решила доведенная до совершенства техника старта Бориса Самородова. Именно она принесла ветерану гаревых гонок победу во всех пяти заездах второго дня соревнований, а вместе с ней и золотую медаль чемпиона.

Успех Б. Самородова радует всех, кто знает этого мужественного гонщика. Несколько лет назад автомобильная катастрофа, казалось, навсегда закрыла ему путь в мотоспорт. Но долгие месяцы, проведенные в больнице, не могли погасить в спортсмене страстного желания вернуться на дорожку. Дебют после годичного перерыва не был обнадеживающим. Зимой в гонках по льду Б. Самородов должен был довольствоваться скромным местом во второй пятерке. Но от соревнования к соревнованию, от тренировки к тренировке укреплялся и мужал талант спортсмена. Зимой прошлого года он стал обладателем двух золотых медалей в ледяных гонках (класс 350 и 500 см³), а в конце сезона прибавил к ним еще одну медаль чемпиона страны в гонках по гаревой дорожке. Лишь одно очко проиграл ему финалист чемпионата мира И. Плеханов и два — Л. Дробязко. Четвертое место занял Ф. Шайнуров.

Ухабы на гаревой дорожке

Мастерство четырех уфимцев, умело сочетающих высокую технику езды со скоростью, атлетизмом и продуманной тактикой, общепризнано. Но достаточен ли этот короткий перечень мастеров мирового класса для всего нашего мотоспорта? Конечно, нет. Давно известно: высокие стабильные результаты достигаются там, где происходит постоянное пополнение первой шеренги спортсменов способной молодежью. У нас процесс такого пополнения идет чрезвычайно медленно, ибо мы не достигли подлинной массовости в этом виде соревнований. Разве нормально, что в стране, где мотоспортом занимаются многие тысячи людей, в гонках по гаревой дорожке специализируется менее ста спортсменов?

Среди 16 команд, заявленных для участия в чемпионате, четыре представляли Уфу, а из 16 финалистов личного первенства было девять уфимцев. Конечно, чемпионат — это соревнование сильнейших, независимо от их места жительства, но если все замыкается на одном городе или республике, то его «всесоюзность» может быть легко поставлена под сомнение.

В Польше, например, действует свыше 20 гаревых клубов, в Чехословакии построено более 40 дорожек. У нас же, чтобы пересчитать гаревые центры страны, хватит пальцев на одной руке.

Самородовы и Плехановы есть не только в Уфе, но и во многих других городах. К сожалению, там нет ни гаревых дорожек, ни специальных машин.

В гаревых гонках особенно ощущается прямая связь между спортивными базами, массовостью и мастерством. Вопрос о строительстве своими силами гаревых дорожек не сходит с повестки дня. Он — вопрос вопросов развития нашего мотоспорта. Об этом, в частности, идет речь в письме судьи всесоюзной категории Н. Качанова, которое помещено в этом номере журнала.

Но далеко не все замыкается на дорожках. Мы уже ощущаем острую нехватку специальных мотоциклов для гаревых гонок. А что будет, когда войдут в строй новые треки? Об этом нужно думать сейчас и безотлагательно принимать решение. Ориентироваться только на импортные машины — значит поставить под угрозу развитие мотогонок на гаревой дорожке. Видимо, нужно идти другим путем — организовать выпуск специальных (кстати говоря, весьма простых по конструкции) мотоциклов на своих заводах.

Мы испытываем также острую нужду в тренерских кадрах. Те, кто числится в тренерах, за редким исключением заняты больше самоподготовкой к гонкам, чем тренерской работой. Настала пора собрать в Центральном автомотоклубе семинар тренеров и активистов—организаторов соревнований, специально посвятив его гонкам по гаревой дорожке.

И еще об одном, что мешает развитию гаревого спорта. Это — недооценка его значения как средства пропаганды и полной самоокупаемости мотоспорта со стороны руководителей ряда республиканских и областных комитетов ДОСААФ.

Вспомним, что произошло в минувшем сезоне. Руководители Майкопской и Ровенской организаций ДОСААФ незадолго до начала соревнований отказались проводить встречи на своих полях (случай почти невиданный в спортивной практике), мотивируя это тем, что гонки не окупятся. Пришлось на ходу ломать расписание встреч, что чуть не привело к срыву розыгрыша командного кубка. После второго этапа неожиданно вышли из чемпионата команды «Кубань» (Краснодар), «Мотор» (Майкоп) и «Сибирь» (Иркутск, Красноярск). Все это могло произойти только в результате безответственности тех лиц, которые руководят мотоспортом на местах. Ведь никто же не поверит, что, скажем, в Краснодарском крае нет любителей мотоспорта и потому там нельзя организовать соревнования. Все дело в умении и желании.

В заключение несколько слов об организации первенства. В Уфе, Львове, Салавате научились проводить соревнования, что называется, с блеском. Но возникает вопрос: нужны ли для этого такие громоздкие судейские коллегии, какие мы видели в Уфе? Старая истина гласит: чем больше лишних людей, тем меньше порядка. В Польше, Чехословакии такие же встречи судит в два, а то и в три раза меньше арбитров, и это нисколько не отражается на уровне судейства. Нужно ли назначать на каждый день новую судейскую коллегию, если гонки проходят в течение двух дней? Нужен ли главный судья всего первенства, помимо главных судей этапов? Думается, это ничем не оправданные излишества.

* * *

Итак, прошло четыре года. Мы можем по праву гордиться успехами наших гонщиков. Но им нельзя ни останавливаться, ни топтаться на месте. У нас есть все условия, чтобы преодолеть препятствия, стоящие на пути развития этих увлекательных и очень нужных соревнований, и двигаться к вершинам гаревого Олимпа еще более быстрыми шагами.

Б. ШЕЙГАМ,
член президиума Федерации мотоспорта СССР, судья всесоюзной категории.

РЕМОНТ двигателя „ИЖ“

„От имени своих товарищей-мотоциклистов прошу поместить в журнале статью о ремонте мотоциклетного двигателя своими силами“, — пишет в редакцию т. Конорник из г. Белово Кемеровской области. С подобной просьбой и нам обратилось много других мотолюбителей. Выполняя пожелание читателей, публикуем статью инженера В. Астанина о ремонте двигателя „ИЖ“.

Кто из мотоциклистов не думает об улучшении технического состояния своей машины и в первую очередь ее основного агрегата — двигателя?

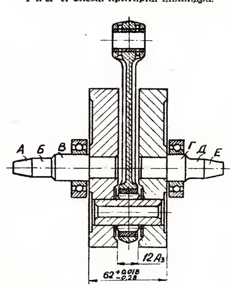
Если мотоцикл прошел более 20 тыс. км и в двигателе появился стук, а мощность его снизилась — значит, необходим срочный ремонт. К сожалению, в большинстве городов нет специальных моторемонтных мастерских, и мотоциклистам приходится рассчитывать на свои силы.

В автомотоклубе Челябинского политехнического института учебные и спортивные мотоциклы всегда на ходу. Это во многом объясняется тщательным уходом за ними и своевременным качественным ремонтом. Накопленный там опыт ремонта двигателей мотоциклов ИЖ-56 в условиях небольшой мастерской, оснащенной сверлильным и токарным станками, на наш взгляд, может заинтересовать автомотоклубы и мотолюбителей. Этим опытом мы и хотим поделиться.

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ЦИЛИНДР И ПОРШЕНЫ

В случае износа цилиндра заводские инструкции рекомендуют растачивать его под поршни первого или второго ремонтного размера. Но очень часто приходится наблюдать, как после расточки в цилиндре появляются такие дефекты, как конусность, неперпендикулярность оси к опорной плоскости, «завал» окон, недостаточная чистота поверхности. В результате срок службы цилиндра резко сокращается.

Рис. 1. Схема притирки цилиндра.



Всего этого можно избежать, если при расточке пользоваться так называемым жестким притиром. Он снимает равномерный припуск. При этом направление оси цилиндра не изменяется, так как конусность и бочкообразность чувствуются по изменению усилия подачи притира и могут быть легко устранены. С помощью притира достигается необходимая чистота поверхности, исключается возможность брака.

Такой способ не только прост и надежен, он оправдан экономически. Правильно пользуясь им, можно длительное время эксплуатировать мотоцикл с одним и тем же цилиндром, заменяя 8—10 поршней (поршень, как известно, в 14 раз дешевле цилиндра). Иными словами, срок службы двигателя составит примерно 80—120 тыс. км.

Притирают цилиндр на вертикально-сверлильном станке. Притиром служит изношенный поршень (рис. 1). В разрез его юбки вбивают клин для регулировки размера. В качестве абразива применяют карбид бора или абразивную крошку различной зернистости, а при окончательной обработке — пасту ГОИ. Для смазки используют керосин.

Притирать цилиндр следует при 50—80 оборотах шпинделя станка в минуту. Продольную подачу осуществляют вручную с умеренной скоростью. В процессе обработки периодически перевертывают цилиндр.

Прекращают притирку, когда разность диаметров во всех сечениях не превышает 0,01—0,02 мм. Далее тщательно промывают цилиндр керосином для удаления абразивных зерен.

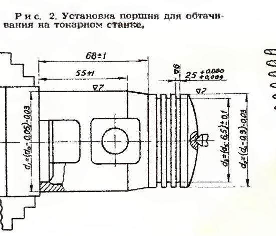
После того как цилиндр обработан, измеряют его диаметр и приступают к окончательной обточке поршня. Для этого изготовляют оправку, на которую по скользящей посадке устанавливают поршень. Торец его плотно прижимают к торцу оправки (рис. 2). Провертывая шпиндель станка, проверяют биение поршня. Если оно превышает 0,02 мм, устраняют его причину или делают новую оправку.

После правильной установки подводят вращающийся центр и подпирают поршень. При этом центр слегка вдавливается в его торец. Обтачивают поршень на умеренных скоростях (с малыми подачами) острозаточенными быстрорежущими резцами. Его размеры d_1, d_2, d_3, замеряемые микрометром, должны точно выдерживаться.

Удовлетворительная чистота поверхности может быть достигнута при правильном выборе режимов резания и геометрии резца. Применять абразивную ленту для этой цели следует в исключительных случаях — она может нарушить цилиндричность поршня и «завалить» кольцевые канавки.

При хорошо выполненном ремонте поршень должен под собственным весом проходить через цилиндр с небольшим трением.

Рис. 2. Установка поршня для обтачивания на токарном станке.



РЕМОНТ КРИВОШИПНО-ШАТУННОГО МЕХАНИЗМА

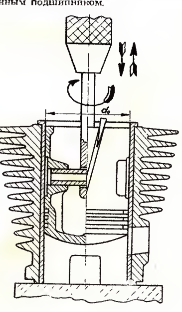
Как известно, этот механизм двигателя «ИЖ-56» неразборный, и ремонтируют его обычно в том случае, когда нет возможности приобрести новый коленчатый вал. Как это делается?

После очистки и промывки аккуратно распрессовывают коленчатый вал, забивая клинья между щеками. Характер ремонта определяют в зависимости от износа роликов, сепаратора, пальца и шатуна. Чаще всего встречаются два вида повреждений.

Первый вид. На пальце или кольце шатуна заметны дорожки износа, а ролики и сепаратор находятся в хорошем состоянии.

В этом случае проще всего изготовить новый ступенчатый палец. Дефекты на внутренней цилиндрической поверхности шатуна устраняют шлифовкой или притиркой разжимным чугунным притиром на токарном станке с применением карбида бора.

Рис. 3. Коленчатый вал с игольчатым шатунным подшипником.



После притирки тщательно измеряют внутреннее отверстие шатуна, определяют также диаметры роликов и высчитывают, каким должен быть диаметр пальца. Последний вытачивают из шарикоподшипниковой стали ШХ15, причем оставляют припуск 0,4 мм для шлифовки на круглошлифовальном станке или 0,2 мм для шлифовки абразивной лентой. Закаляют эту сталь при нагреве до 850° и охлаждении в масле. Желателен также низкий отпуск (нагрев до 150°).

Для шлифовки абразивной лентой на токарном станке необходимо изготовить несложное приспособление, которым шкурка может равномерно прижиматься к пальцу по всему цилиндру.

Второй вид. Износ заметен на пальце и шатуне, ролики имеют огранку, сепаратор сильно износился или рассыпался.

Здесь необходима полная замена роликоподшипника. В мастерских автомотоклуба Челябинского политехнического института в ходе ремонта несколько изменили конструкцию подшипника. Она оказалась более работоспособной, чем заводская.

Характерная черта измененного роликоподшипника — отсутствие сепаратора и применение удлиненных роликов меньшего диаметра в один ряд (рис. 3). Благодаря этому при работе двигателя в роликоподшипнике возникают меньшие давления вследствие большей площади контакта одновременно работающих роликов. Последние изготовляют из игольчатых подшипников, используемых в дифференциалах автомобилей. Торцы роликов закругляют.

Если значительно выработан шатун или поломано шатунное кольцо, палец делают цилиндрическим и изготовляют новое кольцо. Внутренний его диаметр шлифуют или притирают после запрессовки в шатун до размера, обеспечивающего радиальный зазор в роликоподшипнике, — 0,008—0,016 мм.

Собирают коленчатый вал в обратном порядке. Палец запрессовывают тяжелым молотком, применяя алюминиевые подкладки для предотвращения забоин. При сборке необходимо обеспечить размеры, указанные на рис. 3.

Балансируют коленчатый вал в центрах токарного станка. Биение поверхностей А, Б, В и Г, Д, Е не должно превышать 0,03 мм.

Если коренные роликоподшипники имеют радиальный зазор более 0,3 мм, их надо заменить или отремонтировать, поставив новые наружные кольца. Удовлетворительные результаты дает установка на коленчатый вал радиальных шариковых подшипников № 205 или роликовых № 32205.

При эксплуатации двигателя с хорошо сбалансированным коленчатым валом срок службы шарикоподшипников достигает 8 тыс. км.

После ремонта тщательно промывают детали и собирают двигатель. Затем следует его обкатать в холодном состоянии, задавая вращение от токарного станка. Для горячей обкатки достаточен пробег в 500 км.

Если вы правильно отремонтировали и хорошо обкатали двигатель, можете быть уверены: в путешествии или на трассе соревнований он не подведет.

Инженер В. АСТАНИН.

г. Челябинск.

ВАМ, *молодые* МОТОЦИКЛИСТЫ!

С этой рубрикой читатели теперь будут встречаться регулярно. Ее подсказали нам письма, которые приходят в редакцию. Как продлить жизнь шин? Где искать неисправности, если плохо заводится двигатель? Как ухаживать за сцеплением?

Многочисленные и самые разные вопросы — дело вполне естественное. С каждым годом наращивает темпы мотоциклетная промышленность, с каждым годом растет армия мотолюбителей. И понятно, у молодых водителей возникает множество всяких «почему» и «для чего». Короче говоря, они нуждаются в практических советах умудренных опытом собратьев. Редакция вводит раздел «Вам, молодые мотоциклисты!», который начинается беседой автора широко известных книг по эксплуатации и ремонту мотоциклов М. Гинзбурга.

ОСНОВА ОСНОВ — ПРОФИЛАКТИКА

Беседа первая

От потока машин, идущих по шоссе, внезапно отделяется мотоцикл. Он съезжает на обочину и останавливается. Водитель соскакивает на землю и склоняется над своим закапризничавшим помощником. Теперь ему уже не успеть на работу. Вчера он тоже опоздал. У мотоцикла засорилась подача топлива, и водитель, впопыхах продувая бензопровод, вдоволь хлебнул бензина. А сегодня вот лопнул трос сцепления. Мотоциклист на ветру торопливо загибает колющие пальцы проволочки троса.

Мотоцикл на обочине — это чрезвычайное происшествие. Водитель, попавший в такое незавидное положение, — примерно то же, что двоечник в школе. Некоторые такие горе-мотоциклисты, подобно двоечникам, ищущим спасения в шпаргалках, стали даже своеобразными специалистами. Они разрабатывают и совершенствуют способы ремонта мотоцикла в пути.

Конечно, неплохо уметь быстро найти и устранить неисправности у неожиданно вставшей посреди дороги машины. Но заниматься этим приходится ведь «не от хорошей жизни». Не лучше ли постараться предупредить незапланированные остановки? Мы имеем в виду и спортсменов, для которых каприз машины оборачивается поражением.

В большинстве случаев предупредить неполадки вполне возможно. Во всяком случае, наш незадачливый собрат, с которого мы начали рассказ, мог избежать неприятностей. Достаточно было выполнить предписания руководства по обслуживанию мотоциклов: не пользоваться топливом из грязной емкости и наливать его через частую сетку (капроновый чулок); не пренебрегать своевременной очисткой фильтров и отстойников и оберегать карбюратор от воды и снега. Попутно заметим, что полезно увеличить емкость и высоту фильтра-отстойника, в особенности тем, кто заправляется непосредственно из бензоколонки. Вот тогда не придется «дегустировать» в дороге бензин.

Обрыва троса тоже можно было избежать. Ведь его стальные жилки обламываются не все сразу. Обычно сначала в месте изгиба переламываются одна или несколько жилок. Такой трос надо немедленно заменить, а наконечник троса при малейшем сомнении в надежности следует пропаять, разделав его жилки веером или забив в торец клин (кончик обойного гвоздя).

Даже спустившая воздух шина, неизбежно приводящая на обочину, — тоже не фатальная случайность. Мы имеем в виду не «прямое попадание» гвоздя. Перед гвоздем все бескамерные шины равны и беспомощны. Но дело в том, что достаточно часто воздух выходит из камеры не в результате прокола, а из трещины, образовавшейся со временем на ее складках, через отверстия, протертые отслоившимися нитями корда, через неумело наклеенные заплаты, поврежденный или косо установленный вентиль и т. п. А значит, нельзя пренебрегать и осмотром протектора для извлечения гвоздей и осколков стекла, периодической проверкой шин изнутри.

Кто из мотоциклистов не позавидует своему товарищу, у которого двигатель заводится «с пол-оборота» и работает так, что по нему хоть секундомер проверяй! Но нередко приходится видеть, как подолгу водитель дергает пусковую педаль, а потом, покопавшись в двигателе и отдохнув, с новыми силами принимается «терзать» машину. А машина не виновата. На нее сердиться нечего. Раз она легко не заводится — значит, не все в ней в порядке.

Мотоцикл на обочине — это еще не самое печальное, что может случиться. Хуже, когда нельзя вовремя остановить его и избежать столкновения. Часто причиной таких прискорбных происшествий служат невыключившееся сцепление, отказавшие тормоза, незавинченная гайка колеса. Подобные неисправности, как правило, случаются у мотоциклов, которыми их владельцы занимаются в основном на обочине. Поэтому первую нашу беседу мы хотим закончить общей рекомендацией, продиктованной опытом многих поколений мотоциклистов: основа основ — профилактика!



ВСЕГДА В ПУТИ

Машнну ЭО 30-46 вндели н седые стены Ростова-Суздальского, н песчаные дюны Рнжского залива, и дорогн Крыма, н нарельснне леса.

«Спортнвными комнссарамн» этого автопробега являются молчаливые сосны, шершавые скалы да беспонойные морснне волны. Донументами — страницы альбомов, лнсты бумаги, холсты. Вел машину известный художннк Валентнн Михайлович Нинольсннй.

С раннего детства остался Валентнн Михайловнч без ног. Бессильны былн и ностылн н протезы. Верным помощннком живописца, знающего н любящего технику, сталн мотоколяска и автомобнль «Моснвнч». Оин помогли прнкованному н нреслу волевому и жизнерадостному человеку заноччнть среднюю шнолу, ннститут, стать известным художнном, постоянным участннном различных выставон.

У художника-автомобилнста миого друзей. Часто в мастерсной Валентнна Михайловича можно видеть подтянутого юношу в форме нурсанта военного учнлища. Здесь все называют его по-домашнему, нан родного, — Днмной.

Да, еще совсем недавно он был любознательным соседснм мальчонкой Димкой, ноторый помогал художнину готовить машнну. Сначала Днмка подавал ннструмент, потом ннogда по просьбе Валентина Михайловича нажимал на стартер, а затем получил разрешенне хозянна сесть и за руль. Димне доверднли нлючи от гаража, а подрос еще немного — подготовнли н сдаче на любительские права.

Помогают Валентнну Михайловичу и другне юные техиини.

Взрослых друзей у Валеитнна Мнхайловнча, понятно, еще больше. Истинным другом художннна был замечательный советскнй пнсатель Миханл Пришвин. У Валентина Михайловнча целая галерея его портретов. Часто прнезжают н художнину и те люди, с ноторымн он познаномился н подружился во время беснсленных поездок.

Как в родной дом, прямо с вонзала, едет всегда н Никольскому номбайнер Валентнн Васнльевнч Григорьев нз-под города Вязнnки.

Вязнннн... Вот она, владнмнрская земля, на большой линогравюре Нинольсного, экспоинровавшейся на Всесоюзной выставне. В непогожую, ветреную ночь мчнтся грузовнк. Раззадоренные встречным ветром, в нузове поют колхозные ребята н девчата. Они спешат в поле, где, быть может, ждет нх у своего комбайна Грнгорьев.

...Где-то на берегу Переяславского озера, облитые солнцем, стояли снопы. Валентнн Михайловнч остановил около них свою машнну, бережно «перенес» снопы на этюдник, «прнвез» домой, и вот она, радостная, утверждающая человечесний труд и земное плодородне цветная гравюра, перенеслась в дома моснвнчей-новоселов.

А где былн увндены этот лес, этот луг, по которому осенним пасмурным днем с охотничьим ружьем за плечамн шагает погруженный в свои думы Ильнч? Картину хорошо принялн посетителн Московсной выставкн.

...Сданы работы на выставну, и художник снова ведет свой «Моснвнч» по дорогам Роднны.

Всяное бывает в пути. И еслн кто-ннбудь из вас, дорогне читатели, увиднт этот «Москвнч», остановившнмся у обочины, поинтересуйтесь: не нужна ли помощь водителю? Ведь он всегда в ответственной командировке, в ноторую посылают его высокая совесть советсного человена н прнзвание художнина.

Владимир ВЕЛИКАНОВ.



ПО СТРАНИЦАМ МЕСТНЫХ ГАЗЕТ

60 000 КИЛОМЕТРОВ ПО СТРАНЕ

Об интересиом путешествии слесаря завода «Металлист» нз города Стрый Львовской области ударннна коммуиистнчесиого труда Геннадия Синцова расс иазывают газеты «Горьновсинй рабочнй» и «Восточно-Снбнрская правда».

Путешествуя на мотоцнкле по стране, спортсмен собрал обширный материал для задуманной нм ннnги о советсних труженннах, строителях иоммунизма. Эта поездка была третьнм путешествием Сннцова по стране. В первый раз он в 1959 году на этом же мотоцниле объехал Украниу, Поволжье, Белоруссию, побывал иа Доиу в гостях у Михаила Шолохова. Второе путешествие было подготовной к последней поездие. А в апреле прошлого года Синцов отправнлся в третье путешествие. За время его он побывал на Кавназе, в Туркмеинн, Казахстане, Забайкалье, Приморском крае, на Сахалнне, в прибалтнйсинх республннах, в столице. В городе Коврове путешественнин встретнлся с создателями мотоцнила, рассназал коиструиторам, рабочим и спортсменам о работе отдельных узлов и деталей мотоциила.

Из Коврова Геннадий Синцов отправнлся в свой родной город. Здесь путешествие заиончилось. На своем мотоцинле он проехал около 60 тысяч нилометров.

СТАРЕЙШИЙ АВТОМОБИЛИСТ ТУВЫ

На ирасочио оформлеииые щиты, установлеиные у зданнн ионторы 1-й грузовой автотранспортной колонны, нанесеиы нмеиа ударнииов номмунистнческого труда. В числе энтузиастов семилетни — депутат Кызыльсиого горсовета водитель автомашины ЗИЛ-164 Карашак Угульчнновнч Ооржак. Это старейший водитель Тувы. О нем пишет газета «Тувииская правда».

Сын бедного арата, Карашаи Ооржаи хорошо помнит, иаиой была Тува прежде. Его отец, родные, наи н миогие аратсние семьи, иочевали в долииах иеугомониого Хеачина. Карашаку было одииидцать лет, иогда он лншился родителей. Уже тогда он вынужден был заботиться о себе и семье. Тольно в армии Карашак иаучился читать н писать. После демобилнзацни поступил в автотранспортиую контору, где в 1937 году окончил иурсы шоферов, и с тех пор иепрерывно работает в одной и той же автобазе. За четверть века у Карашака Угульчииовича Ооржака не было ни одного дорожного пронсшествия.

ХОЗРАСЧЕТ НАИЗНАНКУ

Председатель Луцкого городского комитета ДОСААФ В. Старостин любит напомнить при случае о том, что инициатива в организации самодеятельного автомотоклуба при горкоме принадлежит именно ему. Можно простить руководителю горкома эту маленькую человеческую слабость. Почему, в самом деле, не похвалиться добрым, полезным начинанием?

Инициатива — дело хорошее. Но, кроме нее, нужны еще и разумный хозяйственный расчет, и материальная база, и твердая финансовая дисциплина. А вот этого не было в Луцком самодеятельном с самого начала.

Ревизионная комиссия, подводя итоги первого года его работы, пришла к довольно неутешительным выводам: в кассе клуба обнаружена недостача кругленькой суммы, в финансовых документах — полная неразбериха. Сейчас уже нелегко установить, явилось ли это результатом неопытности или злоупотреблений, однако и сохранившиеся документы многое объясняют.

«На материалы и учебные пособия, — читаем мы в одном из первых протоколов заседаний совета клуба,— приобретаемые на руках, своевременно составлять акты...» Любопытно! У кого это «на руках» можно приобрести необходимые для учебы наглядные пособия? И по какой цене?

Не отсюда ли началось разбазаривание средств клуба? «Статьи» расходов придумывались самые различные. Особую популярность приобрели, например, выплаты денежных вознаграждений. Их с большой охотой получали председатель совета клуба Левтринская, преподаватели и инструктора Дячук, Бондарь, Власюк, Кондратюк, Семенчук и другие. За что? «За добросовестное отношение к служебным обязанностям», за «хорошую подготовку курсантов к экзаменам» и т. п. Мы, признаться, не видим оснований для особого вознаграждения работников самодеятельного клуба, если они и так получают хорошую зарплату. Да и как повернить, что они работали честно, с душой? В феврале 1961 года преподаватели Дячук и Власюк получили премии, а спустя месяц были уволены в один день с весьма недвусмысленной формулировкой: «За недобросовестное отношение к работе».

Если прибавить к этому полнейшую неразбериху в отчетах, можно понять, почему клуб стал испытывать недостаток денежных средств.

Как же выйти из создавшегося положения? Родилась идея, которая в постановлении совета клуба выглядела так: «В целях наращивания денежных средств клуба и с целью расширения материальной базы в свободное время от обучения курсантов по договоренности с учреждениями предоставлять автомобили для хозяйственных перевозок». Грузовики, предназначенные для учебных целей, ринулись на отхожие промыслы.

«Опыт» удался. Скоро операции стали совершаться не в «свободное от обучения время», а, наоборот, курсанты начали учиться вождению в те редкие часы, когда машины были свободны от хозяйственных перевозок. Была определена стоимость часа работы для расчетов с «клиентурой», установлена зарплата «инструкторам по вождению».

Деньги потекли. Аппетиты разгорелись. К трем учебным автомобилям клуб приобретает один за другим два автомобиля ЗИЛ-5, которые заведомо предназначались для «транспортных операций». В общем, под вывеской самодеятельного спортивно-технического клуба начала орудовать некая микроавтотранспортная контора, между делом занимающаяся подготовкой шоферов.

Вот короткая справка: в октябре прошлого года автомобиль, закрепленный за инструктором Гнатюком, прошел 1435 километров, из них учебных — только 45, на втором «газике» инструктор Рудый из 2367 километров проехал с курсантами лишь... 90. О других и говорить не приходится: на автомобилях ЗИЛ-5 учебная езда вообще запрещена.

Любыми способами добывать деньги! (Эта фраза принадлежит председателю горкома.). Где уж тут думать о спорте, пропаганде технических знаний, улучшении учебного процесса! Достаточно сказать, что в 1962 году клуб не выполнил плана по подготовке шоферов-профессионалов и любителей даже на 50 процентов.

Сейчас председатель горкома ДОСААФ тов. Старостин чувствует себя, мягко говоря, неудобно. Объяснить все неизбежными «издержками» начального периода трудно. Да и целый год, прошедший после ревизии, — достаточный срок для наведения порядка.

А ведь дело начало было налаживаться. Новый председатель совета клуба В. Водовозов и бухгалтер В. Константинова при активной помощи вновь избранного совета сделали многое для того, чтобы клуб отвечал своему прямому назначению. Люди инициативные, знающие дело, они искренне хотели помочь этому. Однако их непримиримость к недостаткам, самостоятельность мнений, видимо, кое-кому пришлись не по вкусу.

Появляется приказ председателя горкома ДОСААФ: В. Константинову от работы освободить. Причина? Клубу нужен де не просто бухгалтер, а бухгалтер-машинистка. «Дело о машинистке» тов. Старостин даже вынес на заседание президиума горкома. (Более важных вопросов в работе клуба члены президиума не нашли!)

Когда же совет клуба возразил против введения такой должности (а кому, как не совету, решать этот вопрос?), руководители горкома и обкома ДОСААФ в своем административном рвении дошли до того, что уволили и председателя совета и бухгалтера клуба. После этого ушли из клуба и другие члены совета.

Как же понимают тов. Старостин и председатель обкома тов. Гречнев развитие общественных начал в жизни коллективов ДОСААФ?

Сейчас клубом руководит третий председатель — С. Завальный. Руководит, прямо скажем, без достаточного энтузиазма и знания дела. Во многих учебных и организационных вопросах он разбирается слабо или не разбирается вовсе. В клубе нет расписания занятий, тематические планы не составляются, контроль за учебной деятельностью налажен плохо. Каждый, кто познакомится с журналами групп, обнаружит многочисленные нарушения программы подготовки, произвольное ее сокращение.

Стоит ли удивляться тому, что на последних экзаменах в группе по обучению шоферов-профессионалов из 27 курсантов выдержали проверку с первого раза только 15 человек.

Правая рука С. Завального — бухгалтер П. Коваленко. Как он стоит на страже финансовой дисциплины, видно из такого факта. Каждый инструктор получает на приобретение бензина наличные деньги, не представляя никаких счетов на их расходование. Где и как заправляются автомобили топливом — неизвестно. Списывается бензин, разумеется, по пройденному километражу. Однако спидометры ни на одном автомобиле не работают; инструктор проставляет километраж в путевых листах на глазок.

В путевой лист записывается, скажем, 2 часа практического вождения, а в графе «расстояние» выводится — 100 километров пробега. Известно, что средняя скорость учебного автомобиля — 15 километров в час. В Луцке движение автомобилей практически возможно со скоростью не более 30 километров в час. Откуда же берутся цифры 50—60 км? Они придуманы для того, чтобы списать бензин. Списать такими же незаконными путями, какими он и приобретается.

Щедрость работников клуба просто не имеет предела. Нам попалось на глаза несколько трудовых соглашений с «частными лицами» на ремонт автомобилей клуба. К ним нет ни дефектных ведомостей, ни калькуляций. Мелькают лишь двухзначные и даже трехзначные цифры денежных расходов.

Где эти «частные лица» достают дефицитные запасные части, почему им выплачены именно те суммы, которые указаны в трудовых соглашениях, наконец, кто разрешил такую практику, знает лишь тов. Завальный. Дело дошло до того, что даже со штатным работником, инструктором тов. Крась было заключено трудовое соглашение на ремонт закрепленного за ним учебного автомобиля и выплачено из кассы клуба свыше 60 рублей.

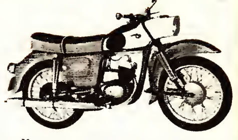
Пожалуй, хватит примеров. Ясно, что никакого контроля за хозяйственной, учебной и финансовой деятельностью клуба со стороны горкома ДОСААФ не существует. Неприглядна позиция и обкома ДОСААФ, у которого под боком происходит все, описанное нами. Закономерен вопрос: не пора ли привлечь к строгой ответственности людей, вставших на путь администрирования, бесхозяйственности и растранжиривания средств, пренебрегающих мнением общественности?

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

г. Луцк

НОВОСТИ зарубежной ТЕХНИКИ

МОТОЦИКЛ ЕС-125/150



Освоив в первом полугодии 1962 года производство мотоциклов ЕС-175, ЕС-250 и ЕС-300 (см. «За рулем» № 5 за 1962 год), народное предприятие в Цшопау (ГДР) недавно выпустило первую серию новых мотоциклов ЕС-125/150. Они явились последним звеном в типовом ряде ЕС, созданном коллективом предприятия. Новые мотоциклы заменят широко известный МЦ-125/3, возможности модернизации которого уже исчерпаны.

Конструкция ходовой части ЕС-125/150 имеет много общего с описанными ранее моделями данного типового ряда. Применение штампованной рамы вместо трубчатой дало здесь, помимо уменьшения веса, большие преимущества в производстве: соединение обеих частей рамы осуществляется не многоточечной сваркой, как обычно, а фальцовкой, что значительно повышает сопротивление перекашиванию. В отличие от других машин ЕС передняя стойка и опора седла мотоцикла класса 125 см³ изготовляются в кокилях из специального сплава (электрона). При этом опора седла составляет одновременно главную часть заднего крыла, на котором установлен большой стоп-сигнал. Элементы привода тормозов заднего и переднего колес заключены в закрытый кожух, что полностью устраняет загрязнение и примерзание боуденовского троса, а также тормозных рычагов.

Подвеска переднего колеса осуществляется с помощью двух амортизационных стоек и гидравлических амортизаторов двойного действия; максимальный прогиб рессоры равен 150 мм. Для подвески заднего колеса также применены две амортизационные стойки, характерные для типового ряда ЕС, однако они значительно короче. Прогиб рессоры заднего колеса — 100 мм. Размер колес 3,00—18.

Картер цепи выполнен из пластмассы с таким расчетом, чтобы при разрыве цепи он разламывался. Благодаря этому полностью исключается возможность застопоривания заднего колеса. Под левой облицовкой размещается электрооборудование (катушка зажигания, регулятор, предохранители и аккумулятор емкостью 12 ампер-часов), к которому обеспечен удобный доступ. Кроме того, здесь есть место для крепления запасной камеры и пластмассового мешочка. Правая облицовка выполнена в виде глушителя шумов всасывания и может использоваться для хранения инструмента. Свежий воздух засасывается сверху и проходит через сменный фильтр-патрон. Глушитель шума всасывания связан с карбюратором резиновым коленом, в которое входит также вентиляционный шланг осветительного генератора.

Корпус фары выполнен как бы заодно с топливным баком, который лежит на двух резиновых опорах. Мотоцикл снабжен фарой асимметричного света, уменьшающей ослепление водителей встречных машин.

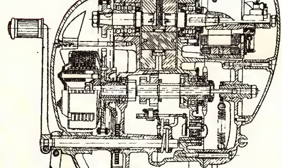
На мотоцикле устанавливается двигатель в двух вариантах — с рабочим объемом цилиндра 125 см³ и 150 см³. Они частично унифицированы и отличаются друг от друга лишь размерами цилиндров, поршней, головок цилиндров, а также карбюраторами. По сравнению с двигателями МЦ-125/3 новые двигатели подверглись коренным изменениям, главным образом в целях повышения устойчивости в работе и износостойкости, а также уменьшения расхода топлива, масла и шумов всасывания и выхлопа. Полностью изменена конструкция коленчатого вала двигателя. Он имеет игольчатый шатунный подшипник с сепаратором. Коренные подшипники смазываются трансмиссионным маслом, поступающим из картера сцепления, а не смесью топлива и масла, как раньше. Сальники коленчатого вала сидят при этом прямо на кулачных дисках (со стороны генератора предусмотрен, разумеется, еще один внешний сальник). Все это повысило срок службы двигателя до 50 000 км пробега мотоцикла. Кулачные диски выполнены полыми, причем уравнительные отверстия закрыты пластмассовыми пробками для повышения степени сжатия.

Применяемые в двигателях типового ряда ЕС биметаллические цилиндры, отличающиеся высокой теплостойкостью, получили в новой конструкции свое дальнейшее развитие. Чугунные гильзы цилиндров здесь не только «облиты» алюминиевыми цилиндрами, но и образуют благодаря применению специальной технологии биметаллический сплав, что обеспечивает хороший отвод тепла и позволяет уменьшить зазоры между поршнем и цилиндром до 0,03 мм.

Улучшение формы камеры сгорания и концентрическое уменьшение ее объема позволили повысить степень сжатия двигателя до 9 : 1.

Наряду с названными конструктивными изменениями повышению крутящего момента и мощности двигателя способствовала точная подгонка впускных и выпускных сечений, причем особенно важную роль здесь сыграло введение глушителя шума выхлопа с длинным входным конусом.

Новый двигатель с рабочим объемом цилиндра 125 см³ развивает мощность 8,5 л. с. при 5500 об/мин. и имеет максимальный крутящий момент 1,10 кгм при 4000 об/мин. По сравнению с моделью МЦ-125/3 прирост мощности составляет 2 л. с., а крутящий момент возрос почти на 15 процентов. Двигатель второго варианта (с рабочим объемом 150 см³) развивает мощность 10 л. с. при том же числе оборотов и имеет максимальный крутящий момент 1,35 кгм. Сечение диффузора в карбюраторе, устанавливаемом на двигателе 125 см³, равно 22 мм, а на двигателе второго варианта — 24 мм. Оба карбюратора снабжены воздушной заслонкой для облегчения запуска.



Повышение мощности двигателя при уменьшении общего веса мотоцикла повлекло за собой значительное улучшение динамических качеств машины. В мотоцикле ЕС-125 соотношение веса и мощности равно 13,2 кг/л. с., а в ЕС-150 еще лучше — 11,2 кг/л. с.

Если для разгона до скорости 40 км/час мотоциклу МЦ-125/3 требовалось 5 секунд, то новые машины за то же время достигают скорости соответственно 50 км/час и 53 км/час, а через 10 секунд после трогания с места развивают скорость 65 и 70 км/час. Максимальная скорость обоих мотоциклов — 90—95 км/час.

Массовое производство новых мотоциклов ЕС-125/150 начнется в ближайшее время.

(«Крафтфарцойг-техник», 1962, № 10).

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ «РЕНО»

На заводе Рено (Франция) закончены испытания новой автоматической трансмиссии, которая будет устанавливаться в 1963 году на некоторые модели выпускаемых заводом легковых автомобилей.

Конструктивная схема этой трансмиссии существенно отличается от известных до сих пор конструкций автоматических передач. Она состоит из электромагнитного металлопорошкового сцепления и нормальной, полностью синхронизированной трехступенчатой коробки передач, которая управляется электронным командным прибором и имеет электрический привод. Водитель сохраняет при этом известный контроль над процессами переключения передач.

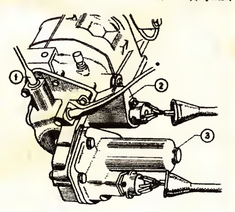
Действие автоматического электромагнитного сцепления обеспечивает постепенное включение передачи, как в классическом фрикционном сцеплении. Во включенном положении не бывает проскальзывания и, следовательно, потерь мощности. Электрическая автоматика сцепления не требует никакого ухода.

Все необходимые операции по переключению передач обеспечиваются электронным управлением и электрическим приводом коробки. Водитель воздействует при этом следующим образом на пять клавиш, расположенных на доске приборов. Перед началом движения, водитель может включить на выбор клавишу холостого хода, клавишу движения вперед с автоматическим переключением либо клавишу движения назад. При появлении во время движения особых условий (уклоны, плохая дорога и т. д.) может быть выключена третья передача или даже вторая и третья передачи, то есть включаться сможет только первая передача (либо первая и вторая).

В положении включенной автоматики коробка передач автоматически переключается как при ускорении, так и при замедлении автомобиля. Электронное управление как бы «чувствует» при этом скорость движения и, реагируя на положение дросселя карбюратора, соответственно переключает передачи в коробке с помощью электромотора, причем приводится в действие также и сцепление. На режиме средних скоростей может, например, при резком нажатии на педаль газа осуществляться переключение с третьей передачи на вторую (для обгона), а при сбрасывании газа снова включается третья передача.

Для своего безотказного действия коробка требует наличия синхронизаторов на всех передачах. Среди выпускаемых сейчас автомобилей Рено лишь трехступенчатая коробка передач малолитражного «Дофина» синхронизирована полностью, а четырехступенчатые коробки, устанавливаемые на других моделях за-

Рис. 1. Установка избирателя передач на автомобиле Рено, модель «Дофин».



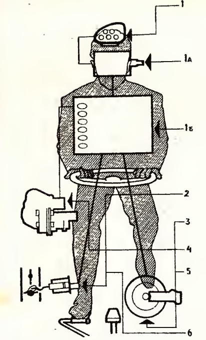


Рис. 2. Схема действия автоматической трансмиссии Рено.

водов Рено, имеют синхронизаторы не на всех передачах. В связи с этим следует ожидать установки новой автоматической передачи прежде всего на автомобиле «Дофин». Это объясняется еще и тем, что комбинация нормальной трансмиссии со сцеплением и полностью синхронизированной коробкой передач, имеющей электронно-управляемую и электрически приводимую автоматику, особенно выгодна для небольших автомобилей, поскольку в этом случае устраняются неизбежные при гидравлических трансформаторах потери мощности и появляется возможность более полно использовать широкие диапазоны оборотов современных двигателей.

На рис. 1 показано устройство и установка избирателя передач, где **1** — датчик числа оборотов от спидометра и электронному прибору управления, **2** — электромагнит для выбора вилки переключения соответственно «решению» избирателя передач и **3** — электромотор, осуществляющей передвижение муфт и включение передач.

Действие автоматической трансмиссии Рено легко уяснить из приводимой здесь схемы на рис. 2. Клавиши получают соответствующий «приказ» от водителя перед началом движения (1). Электронный прибор управления «решает», когда необходимо осуществить переключение передачи (1в). Реле передает приказания клавиш и прибора управления на редуктор числа оборотов, на сцепление и на избирatель передач (1б). Редуктор числа оборотов снижает их при выключении сцепления (2). Электрическое магнитно-порошковое сцепление выключается (3), а избиратель определяет нужную передачу и осуществляет переключение с помощью электромоторов (4). Автоматическое сцепление включается (5), и редуктор разрешает вновь увеличить обороты (6).

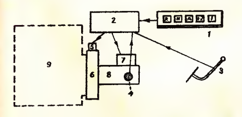


Рис. 3. Схема устройства трансмиссии:
1. клавиши на щитке приборов; 2. электронный прибор управления; 3. педаль газа, положение которой влияет на электронный прибор управления; 4. датчик скорости автомобиля (здесь на оси ведущего колеса); 5. электрическое управление сцеплением; 6. электромагнитное порошковое сцепление; 7. мотор электрического включения коробки передач; 8. коробка передач; 9. двигатель.

(«Л'отомобиль», 1962, № 10).

СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

ЧЕМПИОНАТ МИРА по мотоциклетным гонкам

Технические итоги

Чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам в 1962 году включал 11 состязаний на традиционных трассах в разных странах. Особенно острой была борьба в классах 50 см³ (он был впервые включен в программу чемпионата) и 125 см³. И это вполне естественно: в последние годы легкие машины составляют основную долю массового мотоциклетного производства, и спортивные достижения в этих классах представляют для заводов большой интерес как с точки зрения рекламы своей продукции, так и проверки технических усовершенствований.

Как и в 1961 году, гонки прошли в упорной борьбе между европейскими и японскими фирмами, причем последние конкурировали уже в четырех классах мотоциклов-одиночек — от 50 до 350 см³.

В классе 50 см³ основными соперниками были фирмы «Сузуки», «Хонда» (Япония) и «Крейдлер» (ФРГ). На мотоцикле «Хонда» установлен четырехтактный четырехклапанный двигатель с двумя верхними распределительными валами, а его конкуренты — мотоциклы «Крейдлер» и «Сузуки» — снабжены двухтактными двигателями. Литровая мощность лучших двигателей класса 50 см³ достигает 200 л. с./л (см. таблицу). На большинстве этапов чемпионата первые места заняли машины с двухтактными двигателями.

По скоростным качествам «Сузуки» и «Крейдлер» приблизительно равноценны и очень незначительно превосходят «Хонду». Поэтому исход гонок обычно определялся не качеством машин, а искусством гонщиков.

Почти все современные гоночные двигатели двухтактного типа изготовлены с учетом конструктивных принципов, внедренных в мотоциклетную технику заводом МЦ (ГДР). В частности, двигатель «Сузуки» представляет собой уменьшенную копию гоночного двигателя МЦ 125 см³. Впуск горючей смеси на «Сузуки» регулируется вращающимся дисковым золотником, а на «Крейдлере» предусмотрено два таких золотника (с обеих сторон картера) и два карбюратора.

Высокооборотные двигатели класса 50 см³ имеют, однако, узкий диапазон рабочих чисел оборотов. В связи с этим для лучшего использования мощности применяются многоступенчатые коробки передач: на «Сузуки» — 8-ступенчатая, на «Хонде» — 6-, 8- и 10-ступенчатые, в на «Крейдлере» — последовательно соединенные 4-ступенчатая и 3-ступенчатая коробки передач, образующие 12 передаточных отношений. Вес мотоциклов класса 50 см³ колеблется в пределах 50—60 кг. Во время гонок двигатели мотоциклов этого класса почти непрерывно работают на максимальных оборотах. Тем не менее они оказались весьма надежными: из-за неисправностей здесь сошло меньше гонщиков, чем в других классах.

«Сузуки» — первый мотоцикл с двухтактным двигателем, показавший лучший результат в чемпионате мира.

В классе 125 см³ выявилось превосходство четырехтактной «Хонды». Ее главными конкурентами следует считать мотоциклы с двухтактными двигателями «Сузуки», ЕМС (Англия) и особенно МЦ.

К сожалению, гонщики народного предприятия ГДР, выпускающего мотоциклы МЦ, не смогли выступить в большей части гонок чемпионата, так как им было отказано в выдаче въездных виз. Против такой дискриминации и нарушения традиционных контактов между спортивными организациями, объединяемыми ФИМ, энергично протестовала пресса не только в странах народной демократии, но и в капиталистических государствах. Есть все основания предполагать, что участие мотоциклов МЦ класса 125 см³ могло бы изменить результаты многих соревнований чемпионата.

Гоночные мотоциклы «Хонда-125» с двухцилиндровыми восьмиклапанными двигателями отличаются от своих конкурентов главным образом более высокой надежностью, а не мощностными показателями.

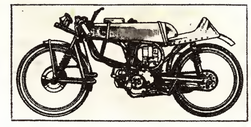
В гонках класса 250 см³ по суммарному зачету на первое место также вышел гоночный мотоцикл «Хонда» с четырехцилиндровым двигателем, расположенным поперек рамы. Для управления клапанами (их по четыре на каждом цилиндре) служат два верхних распределительных вала.

Соревнования в классе 250 см³ в известной мере потеряли остроту и привлекли меньше участников, чем раньше. Это, вероятно, можно объяснить прошлогодними успехами фирмы «Хонда»: не только любители, но и некоторые фирмы посчитали себя недостаточно подготовленными, чтобы соперничать с «Хондой». На деле же эти мотоциклы оказались не столь уж бесспорными претендентами на победу: они нередко выходили из строя. И в этом классе наиболее сильным соперником для них мог бы стать гоночный мотоцикл МЦ. Недаром в розыгрыше Большого приза ГДР он отстал от своего японского конкурента, занявшего первое место, всего лишь на 0,2 сек.

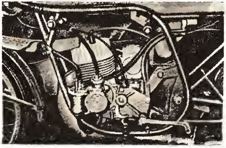
После 1957 года, когда многие мотоциклетные заводы отказались от участия в чемпионате мира, соперничество фирм в классах 350 и 500 см³ резко уменьшилось. В последнее время первенство принадлежало итальянской фирме МВ, но в 1961 и 1962 годы ей оказали серьезное сопротивление гонщики заводов «Ява» (ЧССР) и «Бианки» (Италия). Основную массу участников в этом классе состав-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВРЕМЕННЫХ МОТОЦИКЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ГОНОЧНОГО ТИПА

Марка	Страна	Рабочий объем, см³	Тактность	Число цилиндров	Мощность, л. с.	Число оборотов в минуту	Литровая мощность, л. с./л
МЦ	ГДР	50	2	1	10	12000	200
«Крейдлер»	ФРГ	50	2	1	10	12000	200
«Хонда»	Япония	50	4	1	9,5	14000	190
«Сузуки»	Япония	50	2	1	10	11500	200
МЦ	ГДР	125	2	1	25	10800	200
«Хонда»	Япония	125	4	2	24	14000	192
«Сузуки»	Япония	125	2	1	22	10800	176
ЕМС	Англия	125	2	1	24	10000	192
МЦ	ГДР	250	2	2	45	10000	180
ЦКЭБ	СССР	250	4	2	42	10800	168
«Хонда»	Япония	250	4	4	46	14000	184
«Сузуки»	Япония	250	2	2	44	10800	176
«Морини»	Италия	250	4	1	36	10500	144
«Хонда»	Япония	340	4	4	54	12500	159
«Ява»	ЧССР	350	4	2	50	10500	143
ЦКЭБ	СССР	350	4	2	51	11200	145
АЖС	Англия	350	4	1	43	7800	123
«Матчлесс»	Англия	500	4	1	53	7200	106
НМЗ	СССР	500	4	2	51	8000	102



Гоночный мотоцикл «Крейдлер» класса 50 см³ (обтекатель снят).



Двухтактный двигатель гоночного мотоцикла «Сузуки» класса 50 см³.

ляли спортсмены, стартовавшие на английских мотоциклах АЖС, «Нортон» и «Матчлесс» с одноцилиндровыми двигателями.

Довольствуясь победами над серийными гоночными мотоциклами английского производства, фирма МВ уже долгое время не усовершенствует свои машины, выпущенные в очень ограниченном количестве. К тому же эти мотоциклы обнаруживают признаки износа, и надежность их поэтому заметно понизилась. В результате МВ проиграли первенство мира в классе 350 см³ гоночным мотоциклам «Хонда» с четырехцилиндровыми двигателями, рабочий объем которых в течение сезона был увеличен с 285 до 340 см³ (в остальном они аналогичны мотоциклу класса 250 см³).

На одном из этапов минувшего первенства мира (в ГДР) впервые стартовали советские гонщики. Они успешно дебютировали в двух классах — 250 и 350 см³. Н Севостьянов занял два призовых места.

Как и следовало ожидать, фирме МВ удалось сохранить за собой первенство в классе 500 см³, в котором заводской конкуренции нет.

Среди мотоциклов 500 см³ с колясками в девятый раз подряд лучшие результаты были показаны на БМВ, но и в этом классе фирменной конкуренции нет, а завод БМВ только оказывает помощь некоторым спортсменам. Эти гоночные мотоциклы, как и прежде, имеют двухцилиндровые оппозитные двигатели и карданные передачи; на всех остальных мотоциклах, представленных в чемпионате мира, применяется цепная передача.

Чемпионами мира стали в классе 50 см³ Э. Дегнер («Сузуки»), 125 см³ — Л. Таверн («Хонда»); 250 и 350 см³ — Д. Редман («Хонда»); 500 см³ — М. Хейлвуд (МВ), 500 см³ с коляской — М. Дойбель (БМВ).

В заключение приведем некоторые сведения о максимальных скоростях. Во время гонки на Большой приз Голландии засекалось время прохождения мерного участка некоторыми гоночными мотоциклами. Вот результаты замеров (скорость в км/час): «Сузуки» 50 см³ — 145, «Сузуки» и «Хонда» 125 см³ — 180, ЕМС 125 см³ — 176, «Хонда» 250 см³ — 198, «Морнии» 250 см³—196, «Хонда» 285 см³—207, МВ 350 см³ — 202, «Бианки» и «Ява» 350 см³ — 200, «Нортон» и АЖС 350 см³—190, «Нортон» 500 см³ — 209, БМВ 500 см³ с коляской — 193. Надо иметь в виду, что в условиях шоссейной кольцевой гонки не удается точно определить максимальные скорости, и эти данные применяются лишь для сравнения.

Итоги чемпионата мира 1962 года достаточно убедительно свидетельствуют о том, что возможности повышения динамических качеств гоночных мотоциклов всех классов еще не исчерпаны. Особый практический интерес для промышленности представляет дальнейшее развитие мотоциклов с двигателями небольшого рабочего объема.

В. БЕКМАН
судья всесоюзной категории.

На конгрессах ФИМ

Б. ТРАММ,
делегат конгресса

Очередной конгресс Международной мотоциклетной федерации (ФИМ) состоялся в Брюсселе. В работе его участвовали делегаты 31 страны. К большому сожалению, на конгресс не смогла прибыть делегация ГДР: объединенная администрация стран, входящих в НАТО, не выдала въездных виз представителям демократической Германии.

Советская делегация вновь обратила внимание конгресса на эту недопустимую дискриминацию. Как известно, делегаты ГДР не смогли участвовать в работе конгресса ФИМ в Париже, а гонщики ГДР были лишены возможности стартовать в шестидневках ФИМ и в ряде соревнований на первенство мира. Конгресс специально рассмотрел предложение ЦАМК СССР о необходимости принять меры к недопущению дискриминации в спорте. Как сообщил президент ФИМ П. Нортье, руководство мотоциклетной федерации вместе с другими международными спортивными объединениями обратилось в ООН и к правительствам ряда стран с просьбой устранить барьеры в международном спорте.

По предложению советской делегации конгресс ФИМ принял решение, в котором говорится, что он поддерживает заявление Олимпийского комитета о недопустимости политического вмешательства в спортивное движение, в результате которого спортсмены лишаются права участвовать в международных соревнованиях.

Большое место в работе конгресса занял вопрос о спортивном календаре 1963 года. По установившейся традиции, ежегодно проводится более сорока официальных соревнований ФИМ и этапов чемпионатов мира, в том числе 11 шоссейно-кольцевых мотогонок и 30 мотокроссов. На 1963 год места и сроки их уже были согласованы с национальными федерациями. Но выяснилось, что часть трасс проложена в странах, правительства которых проводят дискриминацию, а откладывать утверждение календаря до следующего конгресса невозможно. Поэтому центральному бюро ФИМ было поручено разработать к очередному конгрессу конкретные меры по реализации принципа, провозглашенного Международным олимпийским комитетом, — все спортивные деятели могут свободно принимать участие в спортивных соревнованиях и конгрессах.

Уже в 1963 году значительно больше официальных соревнований и чемпионатов ФИМ будет проводиться в странах социалистического лагеря, а также в Финляндии, Швеции, Австрии и Швейцарии.

Отрадно отметить, что местом крупнейших международных командных соревнований — шестидневки ФИМ — избрана Чехословакия. Важнейшие мотоциклетные ралли будут проведены в Югославии. Ряд этапов первенства мира по мотокроссу состоится в СССР, Чехословакии, ГДР, Польше, Финляндии, Швеции, Швейцарии и Австрии.

Осенний конгресс ФИМ 1963 года намечено провести в Лондоне; при этом английские делегаты дали официальное заверение, что представителям всех национальных федераций будет обеспечен въезд в Англию. Весенний конгресс 1963 года состоится в Люксембурге, а весенний конгресс 1964 года — в Чехословакии.

Большая часть плана международных соревнований по мотоспорту приходится на Советский Союз. Один из этапов чемпионата мира по мотокроссу на мотоциклах класса 250 см³ состоится в Москве 14 июля, другой этап, в классе 500 см³, — 30 июня во Львове.

По предложению ЦАМК СССР, конгресс утвердил с 1963 года розыгрыш Кубка ФИМ по мотогонкам на льду. Эти соревнования будут проведены в феврале—марте в Швеции, Финляндии и СССР (Москва, Ленинград, Уфа, Салават).

Этапы личного и командного чемпионатов мира по мотогонкам на гаревой дорожке состоятся в мае—июле в Уфе и во Львове. Кроме того, в календарь ФИМ на 1963 год включено много товарищеских международных соревнований по мотокроссу, гонкам на льду и гаревой дорожке, шоссейно-кольцевым гонкам (в Риге, Таллине, Ленинграде, Новосибирске, Свердловске, Омске, Кемерове, Уфе, Салавате, Львове и Ровно).

На конгрессе состоялись выборы членов постоянных комиссий ФИМ. В международную туристическую комиссию от Советского Союза избран Б. Трамм, в техническую комиссию — В. Рогожин.

Туристическая комиссия ФИМ обсудила итоги ралли, проведенных в 1962 году в европейских странах. Комиссия отметила большую пользу, которую приносит мотоциклистам участие в ралли, особенно для освоения техники, закрепления и расширения навыков езды и знаний международных правил движения транспорта. Эти соревнования способствуют расширению международных спортивных связей.

Моторалли ФИМ 1962 года было проведено в Вене. В нем стартовало 567 гонщиков из Италии, Швейцарии, Франции, Бельгии, Англии, Люксембурга, Монако и других стран. Первое место в национальном зачете заняли итальянцы. Первый приз за наибольшее расстояние до Вены завоевал англичанин, прошедший 1635 км.

Для ралли ФИМ 1963 года установлены командные и личные призы за наибольшую протяженность пробега, за большее число участников от страны и клубов, прохождение крупных населенных пунктов, преодоление горных трасс, за участие женщин, за лучшее фигурное вождение. С 1963 года вводится награждение победителей моторалли специальными дипломами ФИМ.

международных федераций

ФИА

Л. АФАНАСЬЕВ,
делегат конгресса,
член Комитета ФИА

В конце прошлого года в Париже состоялся очередной конгресс Международной Автомобильной Федерации (ФИА). На его заседаниях присутствовала делегация Федерации автомобильного спорта (ФАС) СССР.

Конгресс избрал руководящие и рабочие органы ФИА. Согласно уставу Федерации, каждый год руководящий орган (Комитет) обновляется на одну треть, а члены всех комиссий (спортивной, технической, туризма, движения на дорогах и таможенной) и апелляционного суда выбираются заново.

Представителей ФАС СССР избрали в руководящий Комитет (Л. Афанасьев), в спортивную (Л. Афанасьев и В. Маржецкий) и техническую (А. Сабинин и А. Ипатенко) комиссии.

Главным содержанием деятельности конгресса являлась работа его комиссий. Они решили многие важные вопросы дальнейшего развития автомобильного спорта.

Спортивная комиссия, например, разработала календарь соревнований 1963 года и условия чемпионатов мира и Европы. Ряд вопросов, касающихся развития автомобильного спорта в дальнейший период, было решено рассмотреть на следующих заседаниях, одно из которых (в мае 1963 года) предполагается провести в Москве. Комиссия установила на 1963 год две категории прототипов — автомобилей, выпущенных в одиночных экземплярах как образцы будущих лет; первая категория — без ограничения рабочего объема двигателей и вторая — с двигателями, рабочий объем которых не превышает 3,0 л.

Были уточнены условия международного чемпионата для автомобилей типа «грандтуризм».

Подкомиссия по ралли предложила проект новых правил проведения чемпионата, но они не были одобрены. Решено вновь рассмотреть их при утверждении условий чемпионата 1964 года.

Комиссия заслушала информационные доклады об автомобильном спорте в СССР и Японии.

Техническая комиссия определила размеры впускного трубопровода для автомобилей формулы «юниор». Для уменьшения диаметра может быть поставлена дроссельная шайба толщиной не менее 3 мм между фланцами крепления карбюратора к впускному трубопроводу. Диаметр проходного сечения этой шайбы не должен превышать 40 мм для двигателей с рабочим объемом 1100 см^3 и 38 мм для двигателей с рабочим объемом 1000 см^3. Были рассмотрены также вопросы, связанные с применением и испытанием ремней безопасности, выбором цвета сигналов поворота, обсуждены методы борьбы с загрязнением атмосферы отработавшими газами автомобилей.

Комиссия по движению на дорогах уделила большое внимание развитию дорожного строительства, привлечению средств для этой цели, совместному участию в нем нескольких стран.

Автомобильные клубы Австрии, Швейцарии, Югославии, Франции и ФРГ, например, предпринимают активные действия для обеспечения строительства дороги «Север—Юг» через Альпы. Она должна сыграть большую роль в развитии автомобильного туризма во всех этих странах. Предполагается, что дорога будет иметь благоустроенные площадки для отдыха, стоянки для автомобилей, мотели и кемпинги, заправочные станции, кафе.

Комиссия посвятила много времени вопросам безопасности движения. Она считает, что каждый член автомобильного клуба обязан представлять материалы относительно опасных мест, правильности расстановки дорожных знаков и разметки дорог, по которым он путешествовал в данном сезоне. Тем самым он внесет свой вклад в дело безопасности движения.

Была подчеркнута необходимость как можно шире популяризировать методы оказания первой помощи при авариях и катастрофах. Клубы должны издавать брошюры и проводить занятия со своими членами по этой тематике.

Туристическая комиссия посвятила свои заседания в основном улучшению условий пребывания членов клубов в других странах при туристских поездках.

Комиссия признала необходимым установить тесные контакты с АИТ (Международная ассоциация туристов) с тем, чтобы вся туристическая документация ФИА и АИТ была общей.

Плодотворно работала Генеральная ассамблея конгресса. Она обсудила деятельность ФИА за истекший год, приняла в члены Федерации клуб автомобильного туризма Болгарии, одобрила проект соглашения между ФИА и ФИМ, определила место и время следующих конгрессов. По предложению делегата Польской Народной Республики решено провести весенний конгресс 1964 года в Варшаве.

Делегация ФАС СССР внесла на обсуждение Генеральной ассамблеи меморандум Олимпийского комитета «О политическом невмешательстве в спорт». Ассамблея единогласно одобрила меморандум и приняла соответствующую резолюцию.

Каким же будет спортивный календарь ФИА 1963 года? В него включены 85 международных шоссейно-кольцевых и горных гонок, в том числе входящие в мировые и европейские чемпионаты, 86 международных ралли и 136 различных скоростных национальных соревнований с приглашением иностранных спортсменов; всего состоится 307 состязаний.

В чемпионат мира, который проводится по старым правилам на автомобилях I формулы (до 1 500 см^3), входят соревнования на Большие призы Европы (Монако, 25—26 мая), Бельгии (9 июня), Голландии (23 июня), автомобильного клуба Франции (30 июня), Англии (20 июля), ФРГ (4 августа), Италии (8 сентября) и США (6 октября).

Международный чемпионат конструкторов (условия его см. «За рулем» № 9, 1962 г.), который разыгрывается для трех категорий автомобилей типа «грандтуризм», включает в себя 15 состязаний. Помимо шоссейно-кольцевых гонок, сюда относятся три горные гонки.

В розыгрыше трофея ФИА для первой категории прототипов результаты будут определяться в трех соревнованиях — 12-часовых гонках в Себринге, 24-часовых гонках в Ле-Мане и гонках на Нюрбургском кольце. Для второй категории дополнительно введены состязания «Тарга-Флорио» и 6-часовые гонки в Монце.

Из соревнований, проводимых в социалистических странах, следует отметить: ралли «Вартбург» (12—13 октября), гонки на «юниорах» в Халле—Саале (21 апреля), на дорожной петле Бернау (19 мая), на «треугольнике» Шлейце (16 июня) и в Дрездене (22 сентября). Большой приз Чехословакии для автомобилей типа «грандтуризм», спортивных и «юниоров» предполагается разыграть 25 августа, а Большой приз Будапешта для «юниоров» — 9 июня.

Новое в календаре ФИА — большое число международных соревнований на экономию бензина. Они будут проведены в Швеции (5—9 мая), Австрии (8—10 мая), Франции (12—15 мая и 16—17 ноября), Англии (3—7 июня), Норвегии (7—10 июня) и Италии (26—29 июня).

Впервые в истории автомобильного спорта разрабатывается календарь международных состязаний на картах. Он будет опубликован после его утверждения спортивной комиссией ФИА.

По следам неопубликованных писем

ИДЯ НАВСТРЕЧУ АВТОЛЮБИТЕЛЯМ

Читатели журнала «За рулем» тт. Горбач и Белкин из города Перми обратились в редакцию с письмом, в котором сообщали о затруднениях в эксплуатации автомобилей и мотоциклов из-за малого количества в городе специализированных автостанций и бензозаправочных пунктов.

Как сообщил редакции заведующий промышленно-транспортным отделом горкома КПСС тов. Бурмистров, принимаются меры к улучшению обслуживания автолюбителей. В частности, в 1963 году будут введены в эксплуатацию три новых бензозаправочных станции.

• КНИЖНАЯ ПОЛКА • КНИЖНАЯ ПОЛКА • КНИЖНАЯ ПОЛКА •

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ В 1963 ГОДУ

Интерес к технической литературе у нас в стране непрерывно возрастает. Как издательство ДОСААФ будет удовлетворять этот интерес в 1963 году? Перечислить все, что будет издаваться, конечно, невозможно. Однако некоторые книги мы назовем.

В 1963 году издательство ДОСААФ выпустит «Сборник задач по правилам движения автотранспорта», написанный инженерами-методистами Р. Я. Гетмановым, Э. Г. Гольденбергом и А. П. Павловым. Сборник состоит из практических задач по дорожно-сигнальным знакам, мерам безопасности, указателям, движению при светофорах и регулировщиках.

Будет выпущено также «Учебное пособие по подготовке шоферов второго класса», составленное инженерами-конструкторами А. И. Гольдштейном и В. Д. Тарасенковым. В пособии подробно рассматриваются устройство, регулировка, техническое обслуживание наиболее распространенных марок легковых, грузовых автомобилей и самосвалов. Специальный раздел посвящен устранению неисправностей в автомобилях. Книга хорошо иллюстрирована.

Автолюбители-спортсмены получат в 1963 году книгу инженера - конструктора Ю. А. Хальфана «Автоспортсмену-любителю об автомобиле «Москвич». Автор рассматривает наиболее важные работы по модернизации автомобилей «Москвич-407» и частично «Москвич-402» путем установки на них современных и более совершенных двигателей, узлов и агрегатов. Описываются разборочно-сборочные и регулировочные работы. Приводятся необходимые сведения и рекомендации по форсированию двигателей для повышения их мощности и отдачи.

Книга также послужит подспорьем спортсменам при подготовке к соревнованиям.

Для инструкторов производственного обучения и молодых шоферов выпускается книга К. С. Шестопалова «Слесарно-монтажные работы и техническое обслуживание автомобиля». Весь материал дается применительно к автомобилям ЗИЛ-164, ГАЗ-51А и М-21 «Волга». Книга хорошо иллюстрирована.

Любители мотоциклетного спорта в новом году получат две книги. В одной из них мастер спорта И. Г. Зотов рассказывает о подготовке мотоциклов к соревнованиям, дает рекомендации по подбору топлива и смазочных масел для спортивных двигателей. Вторая книга, автором которой является инженер И. М. Ивков, излагает методику обучения вождению мотоцикла, показывает технику выполнения начальных упражнений, совершенствование навыков вождения мотоцикла. Инструкторам и преподавателям кружков и автомотоклубов ДОСААФ, безусловно, пригодятся советы автора по обслуживанию мотоцикла, устранению неисправностей, регулировке механизмов и приборов в целях обеспечения безопасности движения.

Издательство выпустит в свет книгу инженера-конструктора Г. В. Сеничкина «Двигатель в пути». Автор приводит общие сведения об автомобильных двигателях жидкостного и воздушного охлаждения и их основных параметрах: мощности, степени сжатия, удельном расходовании топлива, экономичности — и другие. Даются также полезные советы по запуску и прогреву двигателя, троганию автомобиля с места, выбору режима при различных видах движения. Приводятся способы устранения неисправностей двигателя в пути, даются рекомендации по повышению срока его службы.

В помощь активистам ДОСААФ выпускается брошюра Н. В. Харитоненко «У досаафовцев автотранспорта», рассказывающая о передовом опыте.

Издательство выпускает комплекты учебных плакатов по мотоциклу и автомобилю и их механизмам. Плакаты знакомят с устройством мотоцикла и автомобиля, работой и взаимодействием узлов и механизмов. Они явятся наглядным пособием для курсов при обучении и совершенствовании шоферов и мотоциклистов.

Кроме того, издательство выпустит комплект плакатов «Механизмы управления и ходовая часть автомобиля».

Г. ГОНЧАРЕНКО,
главный редактор издательства ДОСААФ

ВОДИТЕЛЬ-ОТЛИЧНИК ДЕЛИТСЯ ОПЫТОМ

Каждому приходилось наблюдать, как два автомобиля одной и той же марки по-разному преодолевают трудности в дороге. Один легко берет подъем, а другой — с надрывом, двигатель еле тянет, словно жалуясь...

В небольшой брошюре «За рулем автомобиля» *, выпущенной Воениздатом, отличник боевой и политической подготовки старший сержант А. В. Иванов рассказывает о том, как он обеспечивает безаварийную эксплуатацию доверенного ему автомобиля. За трехлетнюю службу в армии водитель не допустил ни одной царапины на машине, не имел ни одной вынужденной остановки.

Опыт А. В. Иванова и его товарищей — военных водителей — будет с интересом воспринят читателями.

Разве не интересно узнать, как продлить срок службы автомобиля — дать ему вторую жизнь? А как водить машину по дорогам с различным покрытием, готовить ее к рейсу в различных условиях местности и погоды, как обеспечить бесперебойную работу всех агрегатов во время рейса и сберечь автомобиль? Обо всем этом рассказывается в брошюре.

Юноша, готовясь вступить в ряды воинов Советской Армии, получит из брошюры много ценных советов. Полезна она и для любителей-автомобилистов.

* Старший сержант А. Иванов. За рулем автомобиля. Военное издательство Министерства обороны СССР, М., 1962, 62 стр. Цена 8 коп.

СО ЗНАНИЕМ ДЕЛА

Соревнования по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов пользуются большой популярностью. Особенно широкое распространение среди шоферов профессионалов, авто- и мотолюбителей они получили в последние годы. Фигурная езда развивает у водителей внимательность, быстроту ориентировки, находчивость, помогает совершенствовать приемы управления машинами.

Однако литературы, посвященной этим массовым соревнованиям, почти нет. С выпуском в свет книги судей всесоюзной категории В. Березкина и С. Постельникова * спортсмены, тренеры и судьи получили в целом хорошее пособие по «фигурке», хотя не все рекомендации представляются нам одинаково ценными.

В первой главе авторы подробно рассказывают об организации соревнований. Помещен примерный план их подготовки и проведения. Правда, он больше пригоден для крупных состязаний городского и районного масштаба. Первичным организациям некоторые мероприятия, указанные в плане, можно не проводить. Например, не всегда имеет смысл формировать судейскую коллегию. Там, где «фигурка» проводится впервые, проще обратиться в городской или районный автомотоклуб с просьбой выделить судей. Это упростит организацию соревнований, повысит их спортивный уровень.

Нет необходимости собирать предварительные заявки, устанавливая срок их подачи, как рекомендуют авторы. Вполне можно ограничиться составлением списков желающих принять участие в соревнованиях. Фигурное вождение следует проводить без всяких затрат на их подготовку, ограничившись небольшими расходами на призы.

К сожалению, все эти особенности организации соревнований в первичных организациях авторами в книге не отражены.

Имеются и устаревшие рекомендации. Сейчас при организации «фигурки» полностью отказались от технических комиссий, создавать которые советуют авторы. Проверку машин можно поручить судье-стартеру и судье при участниках.

Авторы описывают специальную площадку для фигурного вождения. Однако практика показала, что его лучше проводить на асфальте, так как это позволяет организовать соревнование в любую погоду.

В книге довольно подробно рассказывается о формах пропаганды автомотоспорта. Авторы правильно поступили, отведя этому важному вопросу отдельный раздел, так как реклама автомотосоревнований поставлена у нас еще плохо.

В двух других главах рассказано о значении «фигурки» и ее особенностях, даны описание упражнений, а также размеры и схемы расположения фигур. Детальное ознакомление с этим материалом позволяет получить ясное представление о том, как построить ту или иную фигуру и как выполнять упражнение.

В приложениях даны формы типовых судейских документов: положение о соревновании, заявка, анкета участника, донесение для судей, для хронометриста, протокол. Все эти документы необходимы организаторам, кроме анкеты. Заполнять ее, на наш взгляд, нет необходимости, так как все сведения об участниках есть в протоколе.

Таково вкратце содержание книги, написанной, несмотря на отмеченные недостатки, с большим знанием дела. Она поможет организаторам проводить фигурное вождение автомобилей и мотоциклов на более высоком уровне и будет способствовать повышению мастерства спортсменов.

Е. СОХАЦКАЯ,
судья республиканской категории.

* В. Березкин, С. Постельников. Соревнования на мастерство фигурного вождения автомобилей и мотоциклов. (Организация и судейство.). Издательство ДОСААФ, М., 1962, 110 стр. Цена 17 коп.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, Б 9-61-91.

Сдано в набор 28.11.62 г. Бум. 60 × 90⅛. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 400.000 экз. Подп. к печ. 18.12.62 г.
Г-81787. Цена 30 коп. Зак. 557.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.